

Owner's Manual
Manual del propietario
Mode d'emploi

FW35 Series Fifth Wheel

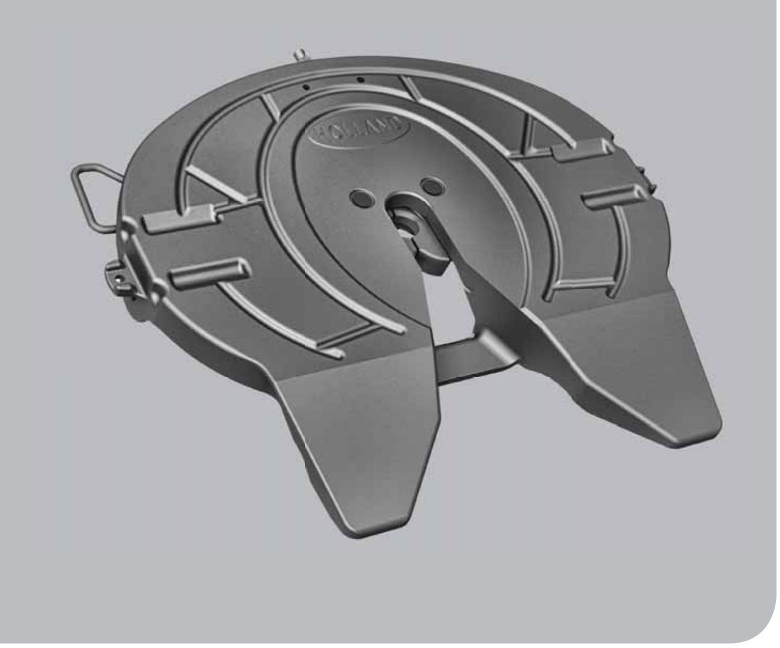
Operation, Maintenance and Troubleshooting Procedures; Warranty Information

Quinta rueda Serie FW35

Operación, mantenimiento y procedimientos de resolución de problemas; Información de garantía

Sellette d'attelage Série FW35

Procédures d'utilisation, d'entretien et de dépannage; informations sur la garantie



English
Español
Français

XL-FW10009UM-en-US Rev B





Introduction

This manual provides the information necessary for the proper operation and maintenance of Holland 35 series fifth wheels.

NOTE: For Holland replacement components contact SAF-HOLLAND Customer Service at 888-396-6501.

Notes, Cautions, and Warnings

You must read and understand all of the procedures presented in this manual before operating or starting work on any Holland 35 Series fifth wheel.

IMPORTANT: Keep this manual in a safe location for future reference.

Proper tools must be used to perform the maintenance and repair procedures described in this manual.

NOTE: In the United States, workshop safety requirements are defined by federal and/or state Occupational Safety and Health Acts. Equivalent laws may exist in other countries. This manual is written based on the assumption that OSHA or other applicable employee safety regulations are followed by the location where work is performed.

Throughout this manual, you will notice the terms "NOTE," "IMPORTANT," "CAUTION," and "WARNING" followed by useful product information. So that you may better understand the manual, those terms are defined as follows:

NOTE: Includes additional information to enable accurate and easy performance of procedures.

IMPORTANT: Includes additional information that if not followed could lead to hindered product performance.

CAUTION Used without the safety alert symbol, indicates a potentially hazardous situation which, if not avoided, could result in property damage.

⚠CAUTION Indicates a potentially hazardous situation which, if not avoided, could result in minor or moderate injury.

⚠WARNING Indicates a potentially hazardous situation which, if not avoided, could result in death or serious injury.

1. Model Identification

Fifth wheel serial tags are located on the left side of the fifth wheel top plate above the fifth wheel bracket pin, or on the pickup ramps ***(Figure 1)***.

The part number and serial number are listed on the tag ***(Figure 2)***.

2. Decal Requirements

Decal XL-FW350 ***(Figure 3)*** enclosed in the plastic bag with the Owner's Manual, MUST be installed near the fifth wheel and easily viewed by the operator. Place the decal on a flat surface such as the frame rail or on the back of the cab ***(Figure 4)***.

NOTE: Make sure surface is free of oil and grease before applying decal.

It is the responsibility of the end user to periodically inspect the decal and ensure that it is clean and completely legible. If the label is missing, loose, damaged or difficult to read, contact SAF-HOLLAND Customer Service at 888-396-6501 to order replacements immediately.

Figure 1

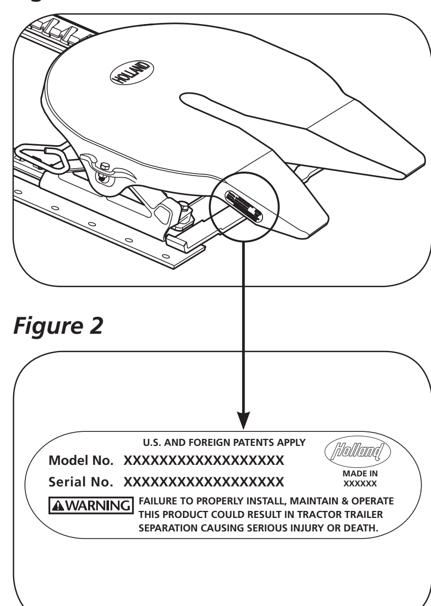
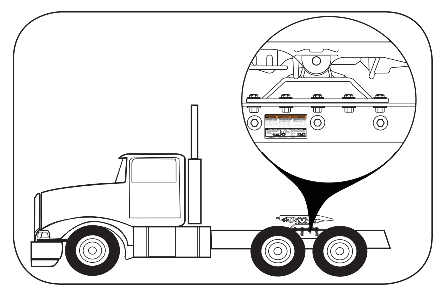


Figure 2

Figure 3



Figure 4



English



3. General Safety Instructions

Read and observe all Warning and Caution hazard alert messages in this manual. They provide information that can help prevent serious personal injury, damage to components, or both.

All fifth wheel installation and maintenance must be performed by a properly trained technician using proper tools and safe procedures.

IMPORTANT: Prior to operation of the fifth wheel, you must be thoroughly satisfied that the fifth wheel has been appropriately installed on the vehicle.

⚠WARNING Failure to properly install the fifth wheel could result in tractor-trailer separation which, if not avoided, could result in death or serious injury.

For proper installation procedures, refer to SAF-HOLLAND Installation Manual XL-FW10008IM (available on the Internet at www.safholland.us).

⚠WARNING Failure to follow all the operating procedures contained in these instructions could result in a hazardous condition or cause a hazardous condition to develop which, if not avoided, could result in death or serious injury.

These instructions apply to the proper operation of your fifth wheel only. There are other important checks, inspections, and procedures listed in the Owner's Manuals for your tractor and trailer that are necessary, prudent, and/or required by law.

Only SAF-HOLLAND Original Parts should be used.

A list of SAF-HOLLAND technical support locations that supply SAF-HOLLAND Original Parts can be found on the Internet at www.safholland.us or contact our Customer Service at 888-396-6501.

Updates to this manual will be published as necessary on the Internet at www.safholland.us.

4. Fifth Wheel Intended Use

1. Pulling trailers with standard SAE kingpins which are in good condition and securely mounted or locked in position in the trailer.
2. Transporting loads that are within the maximum fifth wheel rated capacities: 55,000 lbs. Maximum Vertical Load 150,000 lbs. Maximum Drawbar Pull.
3. In both on-road and off-road applications.

IMPORTANT: SAF-HOLLAND definition of off-road refers to terrain on which a tractor-trailer operates which is unpaved and rough, or ungraded. Any terrain not considered part of the public highway system falls under this heading.

4. As recommended in SAF-HOLLAND literature available on the Internet at www.safholland.us.

5. Fifth Wheel Non-Intended Use

1. Operating with a non-SAE compliant kingpin, such as kingpins which are bent, improper size or dimensions, not secured to maintain SAE configuration, or which are installed in warped trailer bolster plates, or upper coupler and fifth wheel lube plates that do not maintain the SAE kingpin dimensions. Refer to SAF-HOLLAND Service Bulletin XL-SB004-01 (available on the Internet at www.safholland.us) for more information on fifth wheel lube plates.

⚠WARNING Failure to couple with a SAE compliant kingpin could result in improper coupling, allowing tractor-trailer separation, which if not avoided, could result in death or serious injury.

2. Tow-away operations which damage or interfere with the proper operation of the fifth wheel.
3. The attachment of lifting devices.
4. The transport of loads in excess of rated capacity.
5. Applications other than those recommended in SAF-HOLLAND literature available on the Internet at www.safholland.us.

6. Coupling Preparation

1. Prior to coupling, you MUST inspect the fifth wheel and mounting. Perform and verify the following:
   - Tighten loose fasteners.
   - Replace missing fasteners.
   - Repair/replace missing, cracked or otherwise damaged components.
   - Clean grease grooves if a large amount of debris is present.
   - Lubricate fifth wheel-to-trailer contact surfaces, if needed.
   - Inspect fifth wheel mechanism. Lubricate dry or rusty components.
   - If you have a sliding fifth wheel, make sure both plungers are fully engaged.
   - Inspect air line connections.
   - Make sure fifth wheel is in appropriate position for weight distribution on the tractor. For proper positioning of the fifth wheel, refer to SAF-HOLLAND publication XL-FW10008IM available on the Internet at www.safholland.us.
2. Make sure coupling area is flat, level, and clear of persons and obstacles.



3. Tilt ramps of fifth wheel downward ***(Figure 5)***.
4. Make sure locks are open. If locks are closed:
   a. **Manual Release:** If equipped with a manual secondary lock, first pull secondary release handle and hook on casting ***(Figure 6)***. Pull the release handle completely out ***(Figure 7).***
   b. **Air Release:** Set the tractor parking brake and pull the fifth wheel release valve until locking mechanism opens and locks in place. Release the pull valve. Release the tractor parking brake.
5. Visually inspect fifth wheel throat to ensure locks are completely open and ready to accept kingpin ***(Figure 7)***.
6. If locks are not completely open ***(Figure 7)***, check the following:
   a. Nut and washer at front of fifth wheel are not snug against the wheel.
   b. Release handle is in extended "open" position.

   If both of these conditions exist, you will still be able to couple the fifth wheel even though the lock jaws appear closed. The movement of the kingpin into the fifth wheel jaws will allow them to open and successfully couple.

   If either above conditions do not exist, repeat Steps 4 - 6.

7. Coupling Procedures

1. Chock trailer wheels.
2. Position the tractor so the center of the fifth wheel is aligned with the kingpin.
3. Traveling in a straight line, slowly back tractor to trailer. STOP the tractor before making contact with the trailer ***(Figure 8)***.

Figure 5

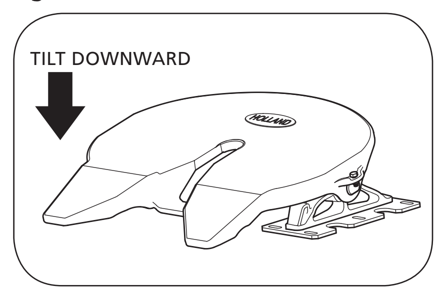


Figure 6

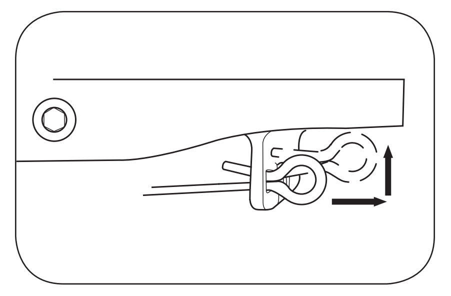


Figure 7

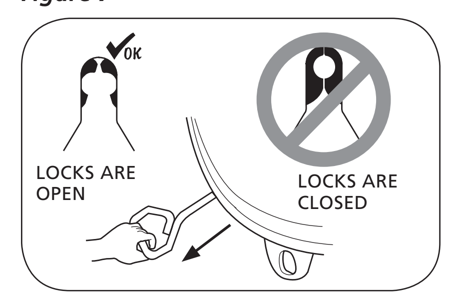
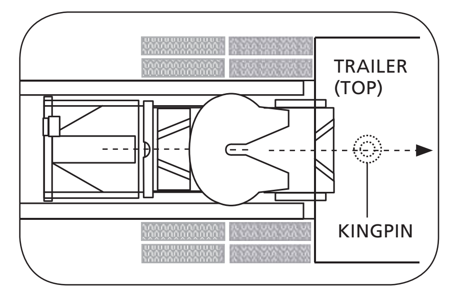


Figure 8



4. Set tractor parking brake and place into neutral.
5. Completely exhaust air from tractor suspension, ensuring that the fifth wheel is below the contact surface of trailer ***(Figure 9)***.
6. Exit the cab and make sure the fifth wheel is below the upper coupler plate. Verify proper fifth wheel height. If trailer is too low, use landing gear to raise the trailer height.

NOTE: For proper operation of landing gear, follow the instructions published by the landing gear manufacturer.

7. Slowly back up, using lowest gear possible. Stop when fifth wheel is under the leading edge of the trailer ***(Figure 10)***.
8. Set tractor parking brake. Place in neutral. Exit cab and verify proper fifth wheel to kingpin alignment.
9. Adjust tractor suspension to ride height. The fifth wheel plate face MUST make contact with the upper coupler plate ***(Figure 11)***. If fifth wheel does not make contact with the upper coupler plate, use the landing gear to lower the trailer until fifth wheel makes contact.

IMPORTANT: If trailer is too high the kingpin will not properly connect with the lock jaw.

⚠WARNING Failure to couple with the trailer at the proper height could result in improper coupling, allowing tractor and trailer separation, which if not avoided, could result in death or serious injury.

Figure 9

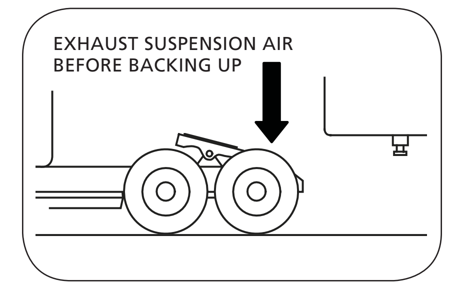


Figure 10

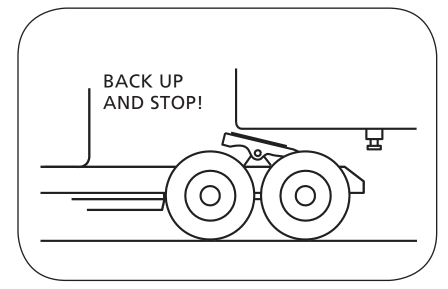
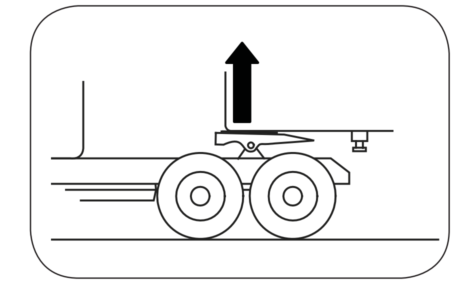


Figure 11



English



IMPORTANT: Never inflate the tractor suspension when the kingpin is above the throat of the fifth wheel.

CAUTION Failure to avoid inflating tractor suspension when the fifth wheel is not forward of the king pin, could result in damage to the kingpin and fifth wheel.

10. Slowly back into the trailer, engaging kingpin in the fifth wheel.
11. Connect the air and electrical lines.
12. Raise the landing gear legs until the pads are just above the ground.
13. Perform a pull test as an INITIAL CHECK by locking the trailer brakes and pulling forward with the tractor to make sure that tractor-trailer separation does not occur ***(Figure 12)***.
14. Set the tractor parking brake.
15. Exit the cab and visually inspect for the following to ensure that the lock is closed ***(Figure 13)***.
    a. Nut and washer MUST be snug against the fifth wheel casting.
    b. No gap is permissible between the trailer upper coupler plate and the fifth wheel.
    c. Fifth wheel locks MUST be closed around the trailer kingpin with 1/4" (6.35 mm) or less gap visible between the lock jaws.
16. If you DO NOT achieve a proper couple, repeat the coupling procedure.

⚠WARNING Failure to properly couple the tractor and trailer could result in tractor-trailer separation while in use which, if not avoided, could result in death or serious injury.

Figure 12

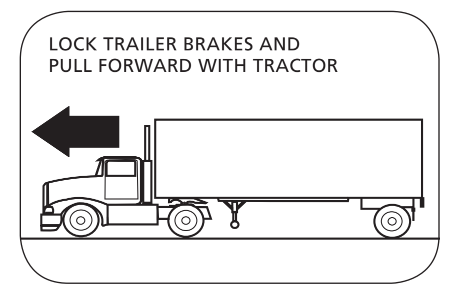
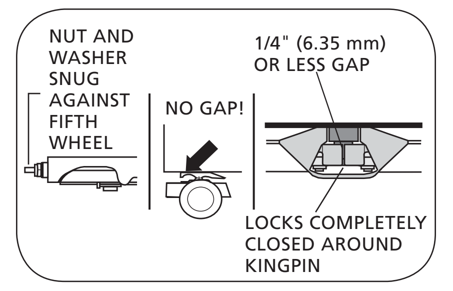


Figure 13





IMPORTANT: DO NOT use any fifth wheel that fails to operate properly.

⚠WARNING Failure to repair a malfunctioning fifth wheel before use could result in tractor-trailer separation which, if not avoided, could result in death or serious injury.

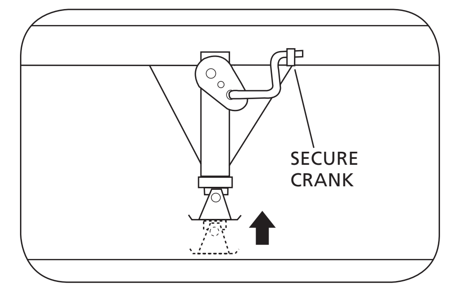
17. Fully retract the landing gear legs off the ground and secure the crank handle ***(Figure 14)***.

NOTE: For proper operation of landing gear, follow the instructions published by the landing gear manufacturer.

18. Remove the wheel chocks and continue with the pre-trip inspection.

NOTE: For no-tilt fifth wheels used with rigid upper couplers, always remove no-tilt shaft assembly for on-road use.

Figure 14



8. Uncoupling Procedures

1. Position the tractor and trailer, in straight alignment, on firm, level ground clear of obstacles and persons.
2. Set the trailer brakes.
3. Slowly back the tractor tightly against the trailer to relieve pressure on the fifth wheel locks.
4. Set the tractor parking brake.



IMPORTANT: DO NOT exhaust air from tractor suspension before uncoupling.

CAUTION Failure to avoid exhausting tractor suspension before uncoupling could result in difficulty uncoupling tractor from trailer which, if not avoided, could result in damage to the fifth wheel and kingpin.

5. Chock the trailer wheels.
6. Lower the landing gear until the pads just touch the ground ***(Figure 15)***.

NOTE: For proper operation and ability to transfer trailer weight from the fifth wheel, follow the landing gear manufacturer's published instructions. DO NOT raise trailer off of the fifth wheel.

7. Disconnect the air and electrical lines from the trailer and secure to tractor.
8. If equipped, pull the secondary lock release handle and hook on casting ***(Figure 16)***.
9. Pull the release handle ***(Figure 17)***. If air release equipped, pull and hold the fifth wheel release valve until locking mechanism opens and locks in place.
10. Ensure locking mechanism is open and yoke shaft is in out position ***(Figure 18)***.

Figure 15

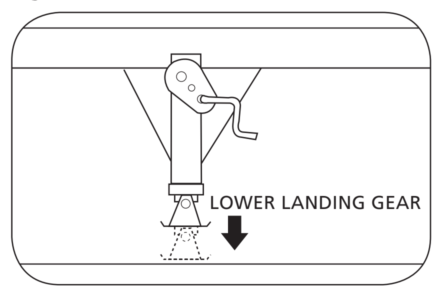


Figure 16

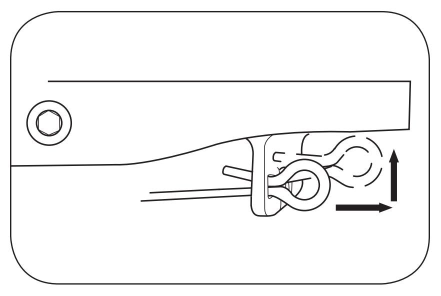


Figure 17

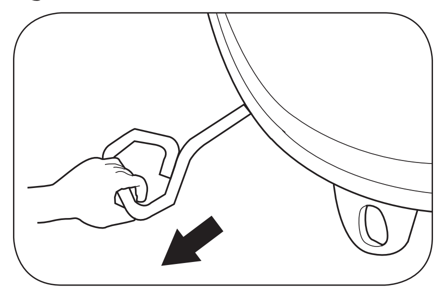
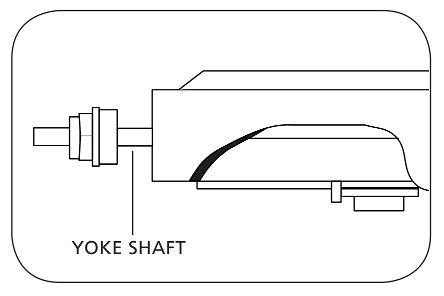


Figure 18



11. Release the tractor parking brake and slowly pull forward 12"-18" (306-457 mm) to disengage kingpin from fifth wheel. Fifth wheel should be between the front edge of trailer and kingpin ***(Figure 19)***.

IMPORTANT: DO NOT drive the tractor free of the trailer.

12. Set the tractor parking brake and place into neutral. Completely exhaust air from tractor suspension, ensuring that the fifth wheel is below the contact surface of trailer ***(Figure 20)***.
13. Visually inspect uncoupling. Make sure the trailer is completely supported by the landing gear.
14. Release the tractor parking brake and slowly pull away from the trailer.
15. Apply air to the tractor air suspension and allow suspension to return to ride height ***(Figure 21)***.

9. Positioning Sliding Fifth Wheels

1. Position the tractor and trailer, in straight alignment, on firm, level ground clear of obstacles and persons.
2. Set tractor and trailer parking brakes, place tractor in neutral.

CAUTION Failure to stop and properly lock the tractor and trailer brakes could cause uncontrolled sliding of fifth wheel which, if not avoided, could result in component damage to tractor or trailer.

3. Release slide locking plungers by moving cab switch to unlock position ***(Figure 22)***. If manual slide release equipped, pull release lever. If plungers do not come out, lower the landing gear to relieve pressure on the fifth wheel. This will allow fifth wheel to slide easier.

NOTE: Cab switch style may differ by OEM.

Figure 19

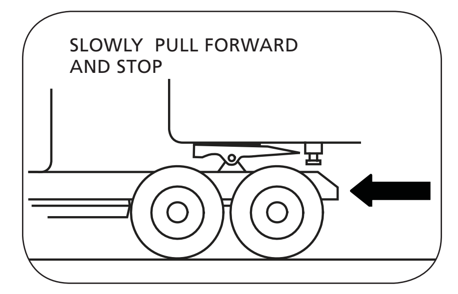


Figure 20

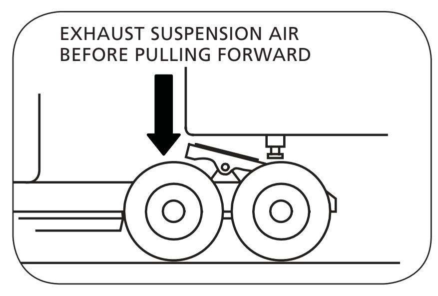


Figure 21

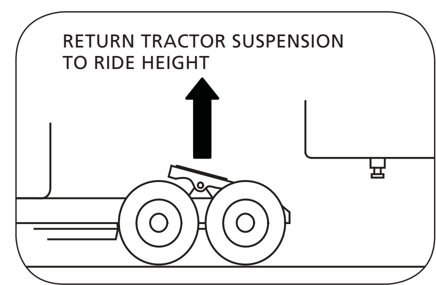
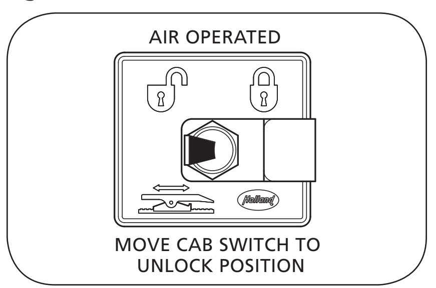


Figure 22



English



4. Visually inspect and verify that plungers are disengaged.
5. Release tractor parking brake while keeping trailer brakes engaged.
6. Slowly drive the tractor forward or backward to position fifth wheel. Stop tractor at desired position.
7. Re-engage slide locking plungers by moving cab switch to the lock position ***(Figure 23)***. If manual slide release equipped, pull release arm to allow plungers to retract.
8. Place tractor in neutral, set tractor parking brake.
9. Visually inspect plunger lock bars to ensure proper engagement ***(Figure 24).***
10. Retract landing gear legs, if lowered.
11. Verify that slide locking plungers have been re-engaged by performing a pull test ***(Figure 25)***.

IMPORTANT: DO NOT operate the vehicle if the plungers are not fully engaged (locked).

⚠WARNING Failure to properly engage plungers and slide base could cause loss of vehicle control which, if not avoided, could result in death or serious injury.

Figure 23

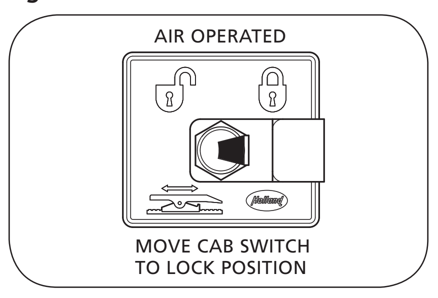


Figure 24

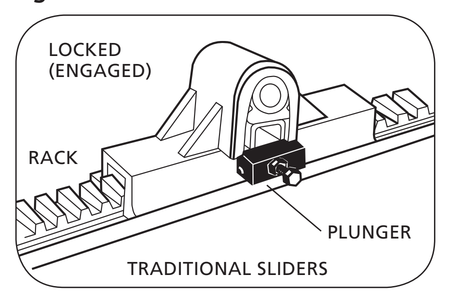
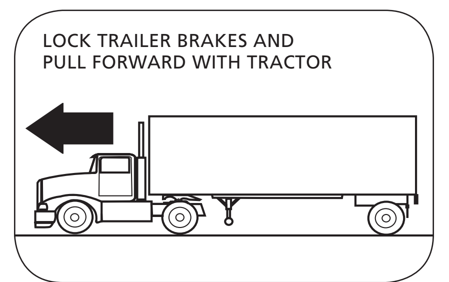


Figure 25



10. Fifth Wheel Maintenance

IMPORTANT: All maintenance MUST be performed by a properly trained technician using proper tools and safe procedures.

IMPORTANT: All maintenance must be performed while the tractor is uncoupled from the trailer.



SAF-HOLLAND Group

⚠WARNING Failure to properly maintain your fifth wheel could result in tractor-trailer separation which, if not avoided, could result in death or serious injury.

NOTE: Removal of the fifth wheel top plate is not required for maintenance but may be required when performing repairs.

11. Top Plate Removal

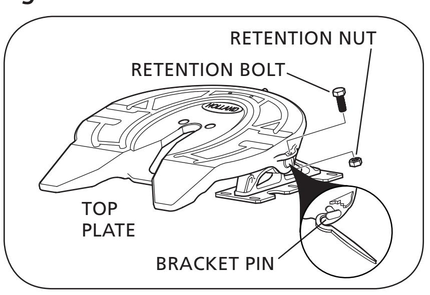
IMPORTANT: Fifth wheel assembly has replaceable pocket inserts installed between the fifth wheel top plate and mounting base. When removing top plate, be careful not to lose pocket inserts.

⚠CAUTION Failure to prevent pocket inserts from falling out of the top plate could cause a potentially hazardous situation which, if not avoided, could result in minor or moderate injury.

1. Remove bracket pin retention nuts and bolts from both sides of fifth wheel top plate ***(Figure 26)***.
2. Using a pry bar, pull bracket retention pins out of fifth wheel top plate ***(Figure 26)***.
3. Using a lifting device capable of lifting 500 lbs. (227 kg), remove the top plate from the mounting base. Place fifth wheel on a flat, clean working area.

NOTE: Follow instructions published by lifting device manufacturer for proper operation of lifting device.

Figure 26



English



12. Fifth Wheel Lubrication

IMPORTANT: Fifth wheel lubrication is necessary to get the maximum service life from your 35 series fifth wheel. Perform the following procedures at the intervals listed.

- Lubricate locking mechanism every three (3) months or 30,000 miles.
- Thoroughly clean the locking mechanism every six (6) months or 60,000 miles.

IMPORTANT: If your fifth wheel operates in snowy or icy winter conditions, lubrication should be performed every spring in addition to routine lubrication (as noted above) to ensure optimum operation.

12.A Proper Lubrication Method

1. Remove old grease and debris from all fifth wheel-to-trailer contact surfaces. Apply new water-resistant lithium-based grease to all fifth wheel-to-trailer contact surfaces ***(Figure 27)***.
2. Using water-resistant lithium-based grease, lubricate (A) yoke tips where contact is made with the locks and casting, (C) cam profile, (E) yoke shaft in area that slides in and out of the fifth wheel casting, (F) secondary lock where contact is made with the cam plate, (G) release handle, and (H) where contact is made with the kingpin ***(Figure 28)***.
3. Using a light oil, lubricate (D) cam pivot point ***(Figure 28)***.
4. Only if necessary, lubricate (B) lock pin with Never-Seez® ***(Figure 28)***.

Figure 27

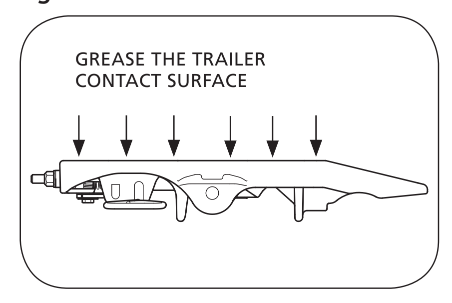
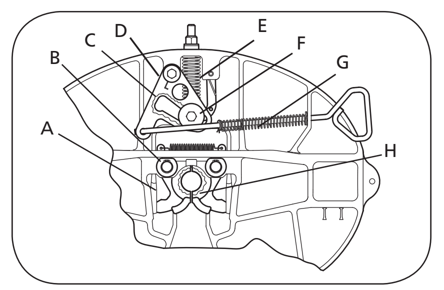


Figure 28




SAF-HOLLAND Group

If fifth wheel is air release equipped, follow Steps 5-9 for lubrication of the air cylinder.

5. Activate air cylinder control to extend piston and shaft to its full travel ***(Figure 29)***.
6. Clean exposed piston shaft with penetrating oil and a clean shop towel. DO NOT use any abrasives on the exposed shaft as they could damage the piston shaft.
7. De-activate the air cylinder.
8. Remove supply air line and add 2 - 4 drops of air tool oil to cylinder through the supply fitting. Re-install supply air line ***(Figure 30)***.
9. Activate and de-activate air cylinder 2 - 3 times to work air tool oil into cylinder and onto piston and verify proper operation.

12.B As-Needed Lubrication

- Maintain lubrication on fifth wheel-to-trailer contact surfaces. Use a water-resistant lithium-based grease. Clean grease grooves if a large amount of debris is present ***(Figure 27)***.
- Clean and lubricate locking mechanism if operational difficulties arise during the service life of your fifth wheel (i.e. problems with coupling, uncoupling, or pulling the release handle ***(Figure 28).***

Figure 29

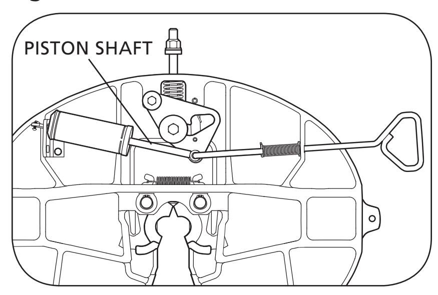
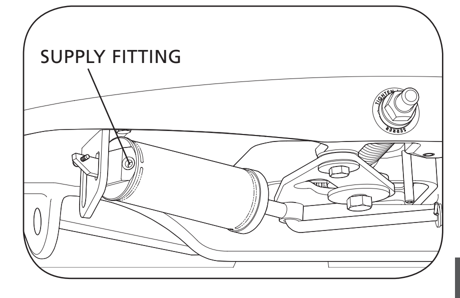


Figure 30



English



13. Slide Base Lubrication

NOTE: Slide base should be moved fore and aft at least once a year to maintain optimum performance.

IMPORTANT: If equipped with air release, lubricate air cylinder every three (3) months or 30,000 miles whichever comes first.

1. With the piston shaft in the exposed position, clean with penetrating oil and a clean shop towel ***(Figure 31)***.

   ILS Sliders: Spray spring covered piston shaft thoroughly with penetrating oil ***(Figure 32)***.

IMPORTANT: DO NOT use any abrasives on the exposed shaft as they could damage the piston shaft.

2 Remove supply air line and add 2-4 drops of air tool oil to cylinder through the supply fitting. Re-install supply air line ***(Figures 33 and 34 - Traditional Sliders, Figure 35 - ILS Sliders)***.

3. Activate and de-activate air cylinder 2-3 times to work air tool oil into cylinder and onto piston and verify proper operation.

14. Fifth Wheel Adjustment

Fifth wheel adjustment should be performed at a minimum of every 60,000 miles or if excessive movement between kingpin and fifth wheel is noticed when driving the vehicle.

IMPORTANT: Excessive movement between the tractor and trailer can effect vehicle handling.

Figure 31

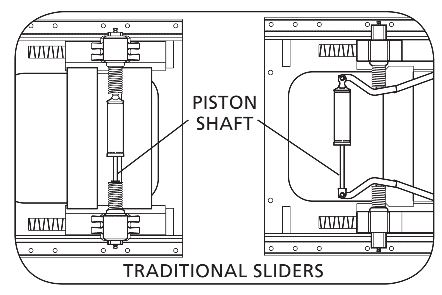


Figure 32

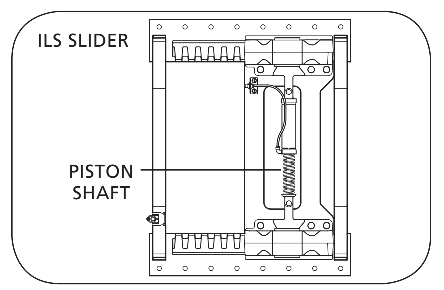


Figure 33

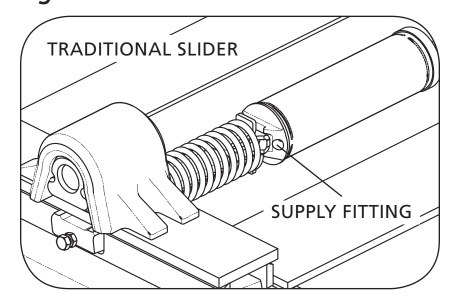
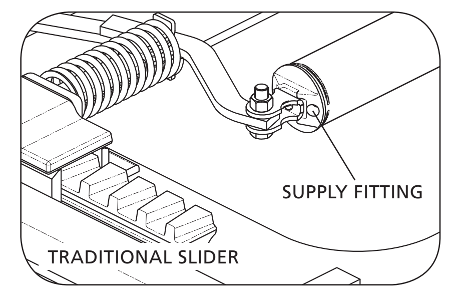


Figure 34



⚠WARNING Failure to maintain proper fifth wheel adjustment could result in loss of vehicle control which, if not avoided, could result in death or serious injury.

NOTE: To obtain proper adjustment SAF-HOLLAND recommends use of Holland lock tester Part No. TF-TLN-5001, available from your local Holland distributor.

1. Back off adjustment nut several turns ***(Figure 38).***
2. If fifth wheel is locked, pull release handle to unlock fifth wheel. If equipped with a manual secondary lock, first pull secondary release handle and hook on casting.
3. Set lock tester on fifth wheel top plate ***(Figure 36)***.
4. To lock fifth wheel, rotate lock tester handle clockwise ***(Figure 37)***.
5. With locks closed around lock tester, position adjustment nut on yoke shaft so it is slightly compressing rubber washer making it difficult to turn by hand ***(Figure 38)***.
6. Turn adjustment nut one additional full turn clockwise to further compress rubber washer ***(Figure 38)***.

IMPORTANT: Over compressing the bushing with additional turns will take the fifth wheel out of proper adjustment and degrade the performance of the fifth wheel.

Figure 35

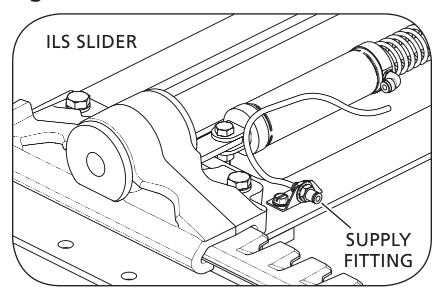


Figure 36

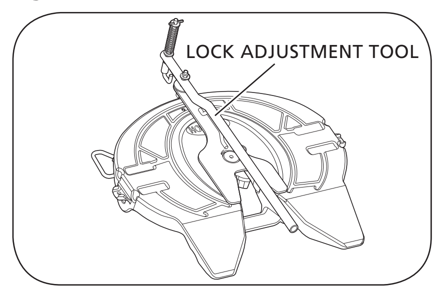


Figure 37

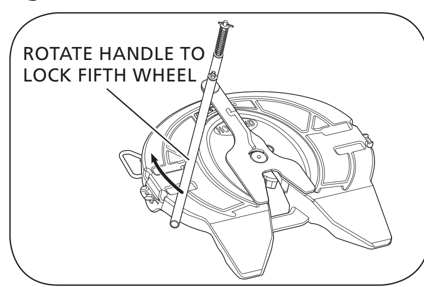
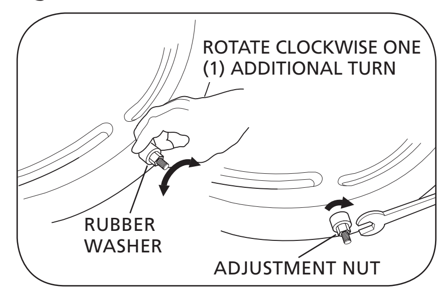


Figure 38



English



7. To unlock fifth wheel, push down and rotate "J" hook so it locks under front skirt of fifth wheel casting ***(Figure 39)***.
8. Pull release handle to unlock fifth wheel. If equipped with a manual secondary lock, first pull secondary release handle and hook on casting.
9. To unlock fifth wheel, grasp lock tester handle with both hands, and with a quick snap turn counter-clockwise ***(Figure 40)***.
10. Repeat coupling and uncoupling process with lock tester at least twice to help "seat" the yoke. Then re-check adjustment of the fifth wheel.
11. With fifth wheel unlocked, unhook "J" hook from under front skirt of fifth wheel casting ***(Figure 41)*** and remove lock tester from fifth wheel.

IMPORTANT: Before using your fifth wheel, you MUST verify that it is operating properly.

⚠WARNING Failure to verify that fifth wheel is operating properly could result in tractor trailer separation which, if not avoided, could result in serious injury or death.

15. Slide Base Adjustment

NOTE: ILS slider locking plungers DO NOT require adjustment.

Some Holland slide bases are equipped with adjustable locking plungers. Adjustment should be performed at a minimum of every 60,000 miles or if excessive movement is noticed when driving the vehicle. To obtain proper adjustment, follow the following procedures:

1. Loosen lock nut and turn adjustment bolt counterclockwise ***(Figure 42)***.

Figure 39

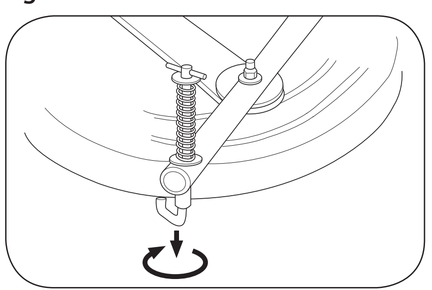


Figure 40

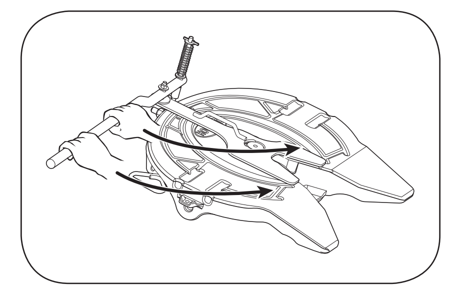


Figure 41

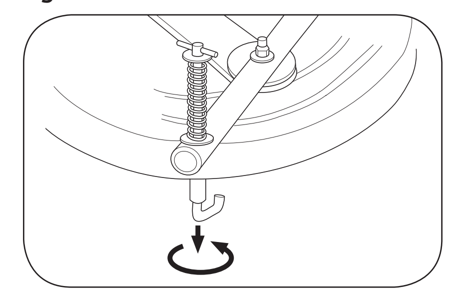
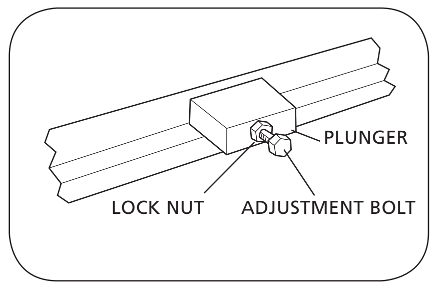


Figure 42



2. Disengage and engage locking plungers. Verify that locking plungers have engaged properly ***(Figures 43 and 44)***.
3. Tighten adjustment bolt until it contacts the rack.
4. Turn adjustment bolt clockwise an additional 1/2 turn, then tighten lock nut securely.

If locking plungers DO NOT release fully to allow fifth wheel to slide:

a. Check the air cylinder for proper operation. Replace if necessary.
b. Check locking plunger adjustment as explained above.
c. If a locking plunger is binding in the plunger pocket, remove the locking plunger using a Holland TF-TLN-2500 spring compressor. Grind the top edges of the locking plunger 1/16" (1.5 mm) ***(Figure 45)***. Re-install and adjust the locking plungers as explained above.

NOTE: If problems persists, contact SAF-HOLLAND Customer Service: 888-396-6501.

16. Pocket Insert Inspection

Replace pocket inserts if:

- The pocket insert thickness is 1/16" (1.5 mm) or less.
- The free vertical movement of top plate on the bracket is 1/2" (12.7 mm) or greater, without compressing rubber bushings ***(Figure 46)***.
- The pocket inserts are severely chipped, cracked or gouged.

Figure 43

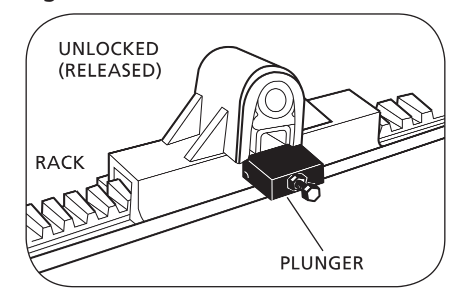


Figure 44

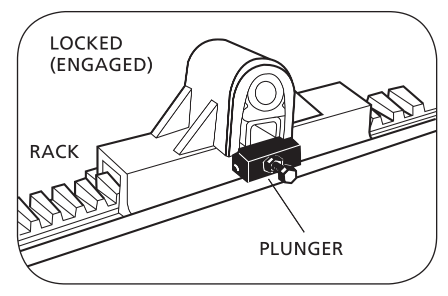


Figure 45

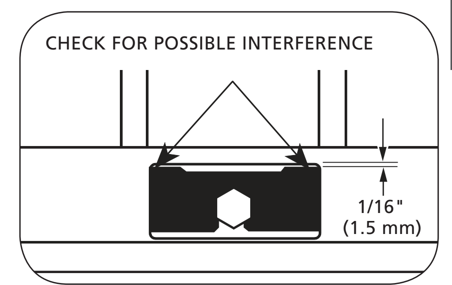
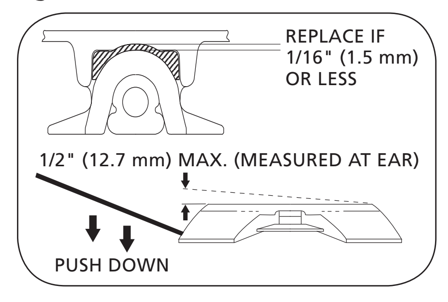


Figure 46



English



17. Top Plate Installation

1. If pocket inserts are dislodged from fifth wheel casting, clean pocket area of casting and apply a strip of double-face tape in bottom of pockets. Install pocket inserts by pressing down into pockets ***(Figure 47)***.
2. Using a lifting device capable of lifting 500 lbs. (227 kg), install the fifth wheel top plate onto its mounting base.
3. Install bracket pins through fifth wheel casting and mounting base and secure by installing the bracket pin retention bolts and nuts ***(Figure 48)***. Torque retention fasteners to 50-60 ft.-lbs. (68-81 N•m).
4. **No-Tilt Fifth Wheels:**
   After installing top plate on mounting base, re-install no-tilt shaft assembly by orienting top plate so top plate and mounting base no-tilt brackets are aligned. Insert no-tilt shaft assembly from left side of fifth wheel, making sure chain assembly is positioned on outside of right-hand bracket. Attach chain assembly to bracket.

NOTE: Always remove no-tilt shaft assembly for on-road use.

Figure 47

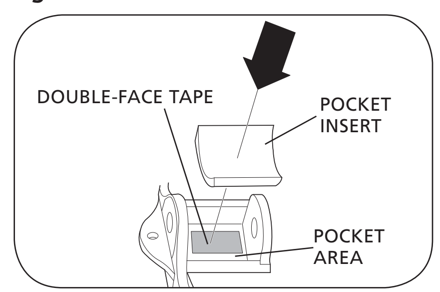
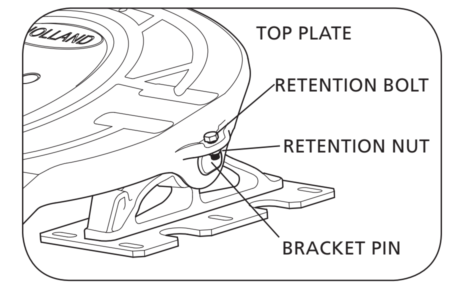


Figure 48



18. Troubleshooting

Difficult to Couple to Trailer:

✓	POSSIBLE CAUSE	REMEDY
	Attempting to couple too fast.	Couple in accordance with the procedure in Section 7.
	The trailer may be too high; the kingpin is not entering the locks properly.	Lower the trailer in accordance with manufacturer's instructions.
	Locks are closed.	If equipped with manual secondary lock, pull secondary release handle and hook on casting. Pull release handle all the way out. If air release equipped, set tractor brakes and actuate fifth wheel control valve to open locks. Locks may be open even if they still appear closed. Check to make sure nut and washer at front of fifth wheel are not snug against fifth wheel and that release handle is in extended "open" position. If both of these conditions exist, you will still be able to couple fifth wheel. Movement of kingpin into fifth wheel jaws will allow them to open and successfully couple.
	Accumulated rust or grime interfering with the lock operation.	Thoroughly clean the fifth wheel and re-lubricate in accordance with the procedure in Section 12.
	The locks are adjusted too tightly.	Check lock adjustments in accordance with the procedure in Section 14.
	The locks may be damaged.	The fifth wheel MUST be rebuilt using the appropriate service kit.
	Damaged, bent release handle.	Replace release handle using the appropriate service kit.
	Damaged, bent yoke shaft from improper coupling.	The fifth wheel MUST be rebuilt using the appropriate service kit.
	Bent kingpin, damaged upper coupler, or improper use of "lube plate" may be interfering with lock movement.	Check the kingpin and upper coupler plate as detailed in Holland Service Bulletin XL-SB020. Repair/replace as required. Remove any improperly installed or improperly specified lube plates. Refer to Holland Service Bulletin XL-SB004-01 for lube plate warnings.

Difficult to Uncouple from Trailer:

✓	POSSIBLE CAUSE	REMEDY
	The tractor may be putting pressure against locks.	Lock the trailer brakes and back the tractor tightly against the kingpin to relieve the pressure on the fifth wheel lock, set the brakes, then pull the release handle.
	Tractor too low.	Raise tractor suspension to proper ride height.
	The secondary lock is not released.	If **manual secondary**: pull release handle out and up and lock open by hooking the handle on the top plate casting. If **automatic secondary**: inspect for missing or broken parts and repair or replace as required using the appropriate service kit.
	Accumulated rust or grime interfering with the lock operation.	Thoroughly clean the fifth wheel and re-lubricate in accordance with the procedure in Section 12.
	The locks are adjusted too tightly.	Check lock adjustments in accordance with the procedure in Section 14.

English



Difficult to Uncouple from Trailer (continued):

✓	POSSIBLE CAUSE	REMEDY
	The release handle will not stay out or must be held out when unlocking.	Replace the cam and release handle spring using the appropriate service kits.
	Missing or damaged release system parts.	The fifth wheel MUST be rebuilt using the appropriate service kit.
	Casting bent/damaged at throat area, restricting movement.	The entire fifth wheel top plate MUST be replaced.
	Bent kingpin, damaged upper coupler, or improper use of "lube plate" may be interfering with lock movement.	Check the kingpin and upper coupler plate as detailed in Holland Service Bulletin XL-SB020. Repair/replace as required. Remove any improperly installed or improperly specified lube plates. Refer to Holland Service Bulletin XL-SB004-01 for lube plate warnings.

Excessive Movement between Fifth Wheel and Kingpin:

✓	POSSIBLE CAUSE	REMEDY
	Fifth wheel lock requires adjustment.	Follow the procedures contained in Section 14.
	Fifth wheel cannot be adjusted further.	The fifth wheel MUST be rebuilt using the appropriate service kit.
	Kingpin is loose.	Repair trailer.
	Kingpin is worn.	Check kingpin for acceptable wear with Holland TF-0110. Replace kingpin, if necessary.

Lock Pins Raising:

✓	POSSIBLE CAUSE	REMEDY
	Kingpin too short or improperly installed "lube plates."	Check the kingpin and upper coupler plate as detailed in Holland Service Bulletin XL-SB020. Repair/replace as required. Remove any improperly installed or improperly specified lube plates. Refer to Holland Service Bulletin XL-SB004-01 for lube plate warnings. Check if there is evidence on bottom of locks of kingpin making contact and "lifting" the locks.
	Locks are too tight around kingpin.	Check lock adjustment in accordance with the procedure in Section 14.
	Kingpin is worn.	Check kingpin for acceptable wear with the Holland part TF-0110. Replace the kingpin if necessary.
	Kingpin/Locks not lubricated well enough.	Re-lubricate in accordance with the procedures in Section 12.
	Lock pins not lubricated well enough.	Lubricate lock pins with Never-Seez®.
	If issues persist:	Order grease-able lock pin repair kit with retaining rings and shims, RK-07292-82.

Hard Steering or Binding:

✓	POSSIBLE CAUSE	REMEDY
	Lack of lubrication on fifth wheel top surface.	Lubricate top of fifth wheel plate using a high pressure, lithium-based grease. Follow recommended lubrication schedule as described in Section 12.
	Warped trailer upper coupler plate.	Check upper coupler plate for flatness and replace, if necessary. Refer to Holland Service Bulletin XL-SB020.



SAF-HOLLAND Group

19. Rebuild and Replacement Kits

REBUILD AND REPLACEMENT KITS	PART NUMBER
Rebuild Kit-Standard Left Hand Release	RK-351-A-L
Rebuild Kit-Standard Right Hand Release	RK-351-A
Rebuild Kit-Left Hand Release with Manual Secondary Lock	RK-351-A-02-L
Rebuild Kit-Right Hand Release with Manual Secondary Lock	RK-351-02-A
Rebuild Kit-Air Release	RK-351-80-A-L
Lock Replacement Kit	RK-351-07296
Lock Yoke Replacement Kit	RK-351-07295
Cam Plate Pivot Bolt Hardware Replacement Kit	RK-351-2083
Cam Plate Roller Bolt Hardware Replacement Kit	RK-351-1507
Lock Pins Replacement Kit	RK-07292-82
Release Handle Replacement Kit-Left or Right Hand	RK-08415-1
Air Release Replacement Kit	RK-09649
Lock Adjustment Tag Replacement Kit	RK-351-02312
Pocket Inserts-Pair	RK-PKT-2



HOLLAND FW35, FW33 and FW31 SERIES FIFTH WHEEL
Six (6) Year North American Commercial Warranty

SAF-HOLLAND's Commitment

We warrant each FW35, FW33, and FW31 fifth wheel (herein referred to as "FW35 Series") manufactured after October 1, 2010, when properly installed on your vehicle and maintained and operated in accordance with our requirements, as follows:

I. Materials & Workmanship:

SAF-HOLLAND warrants our "FW35 Series" fifth wheels (with the exception of terminal tractor and elevating fifth wheels) will be free from defects in material and workmanship for six years after the date of your purchase or 600,000 miles (whichever comes first) when used for approved applications (as defined in our Fifth Wheel Application Guide found in our Holland Fifth Wheel Catalog and Specification Guide). In approved applications (as defined in our Fifth Wheel Application Guide), lube plates (FW33 and FW31) are warranted for two years after the date of your purchase or 200,000 miles (whichever comes first).

II. Application Specific Performance Guarantee:

In addition, when your "FW35" Series fifth wheel is used in Standard Duty Applications (as defined in our Fifth Wheel Application Guide) it will, for six years after the date of your purchase or 600,000 miles (whichever comes first):

1. Operate as described in our applicable "FW35 Series" operation and maintenance literature;
2. Maintain an acceptable wear limit between the fifth wheel locks and a new SAE J700b kingpin when adjusted in accordance with our applicable "FW35 Series" maintenance literature.

SAF-HOLLAND will, at its option, cover the cost to repair or replace any "FW35 Series" fifth wheel or component needing replacement under the above warranty.

Parts reimbursement is limited to the parts acquisition cost, not to exceed the suggested list price. Labor reimbursement is based on a published labor schedule in conjunction with local labor rates.

Your Responsibilities

You are responsible for proper installation, operation, and maintenance (including lubrication) as specified in our publications on "FW35 Series" fifth wheels and for using the product in the approved application within rated capabilities.

Claims

You are required to obtain prior authorization from an authorized SAF-HOLLAND customer service representative before replacing or returning any part. You are required to retain the product or part claimed to be covered by this warranty and return it to SAF-HOLLAND upon request. You must submit a valid Service Report to have your warranty request considered. The Service Report form is available under the Service Section of our website at www.safholland.us or by calling 1-888-396-6501.

Exclusions and Limitations

This warranty does not cover any "FW35 Series" fifth wheel or component that fails, malfunctions or is damaged as a result of accident, abuse, improper use, improper installation, intentional modification, corrosion, failure to provide reasonable maintenance, or normal wear not covered under the performance guarantee. **THIS WARRANTY IS OUR SOLE WARRANTY IN REGARD TO THE FIFTH WHEELS LISTED ABOVE. WE MAKE NO OTHER WARRANTIES, EXPRESS OR IMPLIED, OR OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE. IN NO EVENT SHALL WE BE RESPONSIBLE FOR SPECIAL, INCIDENTAL, OR CONSEQUENTIAL DAMAGES OF ANY KIND.**



Manual del propietario

Quinta rueda Serie FW35

Operación, mantenimiento y procedimientos de resolución de problemas; Información de garantía

Español

XL-FW10009UM-es-US Rev A





Índice Página

Índice Página

Introducción

Este manual brinda la información necesaria para la operación y mantenimiento adecuados de las quintas ruedas Holland Serie 35.

NOTA: Para pedir reemplazo de partes, comuníquese con el Servicio al Cliente de SAF-HOLLAND al 888-396-6501.

Notas, precauciones y advertencias

Usted debe leer y comprender todos los procedimientos presentados en este manual antes de operar o comenzar a trabajar con cualquier quinta rueda Holland de la Serie 35.

IMPORTANTE: Mantenga este manual en un lugar seguro para consultar en el futuro.

Se deberán usar herramientas adecuadas para realizar los procedimientos de reparación y mantenimiento descritos en este manual.

NOTA: En Estados Unidos, los requisitos de seguridad en el taller están definidos por las leyes de seguridad y salud laboral federales y estatales. En otros países pueden existir leyes equivalentes. Este manual está escrito basándose en la suposición de que se siguen los reglamentos de OSHA u otros reglamentos aplicables de seguridad del empleado en el lugar donde se realiza el trabajo.

A lo largo de este manual, usted encontrará los términos “NOTA”, “IMPORTANTE”, “PRECAUCIÓN” y “ADVERTENCIA” seguidos de información importante sobre el producto. Para que comprenda mejor el manual, esos términos se definen según se indica a continuación:

NOTA: Incluye información adicional para permitir la realización de procedimientos exactos y fáciles.

IMPORTANTE: Incluye información adicional que, de no atenderse podría ocasionar una disminución en el rendimiento del producto.

PRECAUCIÓN Sin el símbolo de alerta de seguridad indica una situación con riesgo potencial que, si no se evita, podría provocar daños materiales.

⚠PRECAUCIÓN Indica una situación con riesgo potencial que, si no se evita, podría provocar lesiones menores o moderadas.

⚠ADVERTENCIA Indica una situación con riesgo potencial que, si no se evita, puede provocar la muertes o lesiones graves.



1. Identificación del modelo

Las etiquetas de número de serie de la quinta rueda están colocadas en la placa superior de la quinta rueda encima del perno de soporte, o en las rampas de acoplamiento ***(Figura 1)***.

El número de parte y el número de serie aparecen en la etiqueta ***(Figura 2)***.

2. Requisitos de calcomanía

La calcomanía XL-FW350 ***(Figura 3)*** adjunta en una bolsa de plástico con el manual del propietario, DEBE instalarse cerca de la quinta rueda y para que el operador la pueda ver fácilmente. Ponga la calcomanía sobre una superficie lisa tal como el riel del larguero o al respaldo de la cabina ***(Figura 4)***.

NOTA: Asegúrese de que la superficie esté libre de aceite y grasa antes de pegar la calcomanía.

Es responsabilidad del usuario final inspeccionar periódicamente la calcomanía y asegurarse de que esté limpia y completamente legible. Si no está la etiqueta, se suelta, daña o resulta difícil de leer, comuníquese con el Servicio de atención al cliente de SAF-HOLLAND al 888-396-6501 para pedir un reemplazo de inmediato.

Figura 1

Figura 2

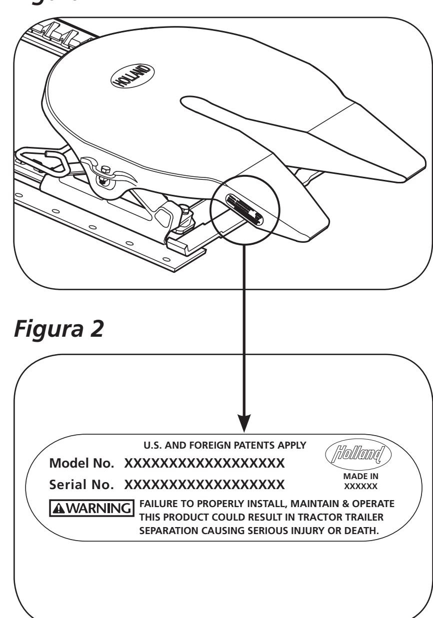
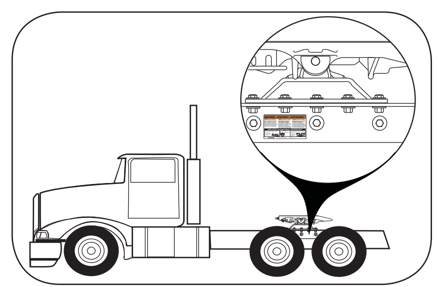


Figura 3



Figura 4



Español



3. Instrucciones generales de seguridad

Lea y preste atención a todos los mensajes de alerta, de advertencia y de precaución de riesgos de este manual. Proporcionan información que puede ayudar a evitar lesiones personales graves, daños a los componentes o ambos.

Toda la instalación y el mantenimiento de la quinta rueda debe realizarlos un técnico debidamente capacitado con las herramientas y los procedimientos de seguridad adecuados.

IMPORTANTE: Antes de comenzar la operación de la quinta rueda usted deberá estar completamente seguro de que la quinta rueda ha sido bien instalada en el vehículo.

⚠ADVERTENCIA Si no instala adecuadamente su quinta rueda, podría ocasionar la separación del tractocamión y el remolque que, si no se evita, podría causar muertes o lesiones graves.

Consulte los procedimientos de instalación adecuados en el manual de instalación SAF-HOLLAND XL-FW10008IM (disponible en internet en www.safholland.us).

⚠ADVERTENCIA Si no sigue todos los procedimientos de operación que contienen estas instrucciones puede ocasionar una situación peligrosa o hacer que se produzca una situación peligrosa la cual, si no se evita, podría ocasionar la muertes o lesiones graves.

Estas instrucciones se aplican solo a la operación correcta de su quinta rueda. Existen otras verificaciones, inspecciones y procedimientos importantes mencionados en el manual del propietario para su tractocamión y remolque, que son necesarios, prudentes y/o exigidos por la ley.

Sólo deben usarse refacciones originales SAF-HOLLAND.

En la siguiente página web puede encontrar una lista de locales de apoyo técnico de SAF-HOLLAND que pueden proveer refacciones originales SAF-HOLLAND: www.safholland.us o comuníquese con nuestro servicio al cliente al 888-396-6501.

Las actualizaciones de este manual se publicarán cuando sea necesario en la red en www.safholland.us.

4. Uso esperado para la quinta rueda

1. Para jalar remolques con pernos rey estándar de la SAE en buenas condiciones y colocados firmemente o asegurados en su lugar en el remolque.
2. Para transportar cargas por debajo de la capacidad máxima estipulada de la quinta rueda: 55,000 lb (25 ton) carga vertical máxima. 150,000 lb (68 ton) arrastre máximo.
3. Para aplicaciones dentro y fuera de la carretera.

IMPORTANTE: La definición de SAF-HOLLAND de fuera de la carretera se refiere al terreno en el cual el tractocamión-remolque funciona, que no está pavimentado, es irregular y no está aplanado. Cualquier terreno que no se considere parte del sistema público de carreteras cae en esta categoría.

4. Como recomiendan las publicaciones SAF-HOLLAND disponibles en la red en www.safholland.us.

5. Uso no esperado para la quinta rueda

1. Uso con pernos rey que no cumplan con la SAE, Así como pernos rey que estén torcidos, de tamaño o dimensiones inadecuadas, no asegurados para mantener la configuración de la SAE o instalados en placas de soporte para remolque torcidas o con placas lubricantes de acoplador superior y quinta rueda que no mantengan las dimensiones del perno rey de la SAE. Consulte en el boletín de servicio SAF-HOLLAND XL-SB004-01 (disponible en internet en www.safholland.us) para obtener más información sobre las placas lubricantes de la quinta rueda.

⚠ADVERTENCIA Si no acopla con un perno rey que cumpla con la SAE, podría ocasionar un acoplamiento incorrecto, permitir la separación del tractocamión y el remolque que, si no se evita, podría causar muertes o lesiones graves.

2. Las operaciones de remolque que dañen o interfieran con el funcionamiento adecuado de la quinta rueda.
3. El acople de dispositivos de elevación.
4. El transporte de cargas que superen la capacidad estipulada.
5. Aplicaciones diferentes a las que se recomiendan en las publicaciones SAF-HOLLAND disponibles en www.safholland.us.

6. Preparación del acople

1. Antes de acoplar usted DEBERÁ inspeccionar la quinta rueda y el montaje. Haga y verifique lo siguiente:
   - Ajuste la tornillería.
   - Reemplace los tornillos faltantes.
   - Repare o reemplace los componentes faltantes, agrietados o dañados.
   - Limpie los surcos para grasa si han acumulado cantidades importantes de suciedad.
   - Lubrique las superficies de contacto entre la quinta rueda y el remolque, si fuera necesario.
   - Inspeccione el mecanismo de la quinta rueda. Lubrique los componentes secos u oxidados.
   - Si tiene una quinta rueda deslizante, asegúrese de que los dos vástagos estén completamente enganchados.
   - Inspeccione las conexiones de la línea neumática.
   - Asegúrese de que la quinta rueda esté en la posición correcta para la distribución del peso sobre el tractocamión. Consulte el documento de SAF-HOLLAND XL-FW10008IM (disponible en internet en www.safholland.us) acerca de la ubicación correcta de la quinta rueda.
2. Asegúrese de que el lugar de acoplamiento sea plano, horizontal y libre de personas y obstáculos.



3. Incline hacia abajo las rampas de la quinta rueda ***(Figura 5)***.
4. Asegúrese que los seguros estén abiertos. Si los seguros están cerrados:
   a. **Liberación manual:** Si está equipada con un seguro secundario manual, jale primero la manija de liberación secundaria y enganche en el molde ***(Figura 6)***. Jale la manija de liberación completamente hasta afuera ***(Figura 7).***
   b. **Liberación neumática:** Ponga el freno de estacionamiento del tractocamión y jale la válvula de liberación de la quinta rueda hasta que el mecanismo de cierre se abra y se asegure en su lugar. Libere la válvula de tracción. Suelte el freno de estacionamiento del tractocamión.
5. Inspeccione visualmente la garganta de la quinta rueda para asegurarse de que los seguros estén totalmente abiertos y listos para aceptar el perno rey ***(Figura 7)***.
6. Si los seguros no están completamente abiertos como se muestra ***(Figura 7)***, verifique lo siguiente:
   a. La tuerca y la arandela al frente de la quinta rueda no están ajustadas contra la rueda.
   b. La manija de liberación está en la posición extendida “abierta”.

   Si se cumplen las dos condiciones usted podrá acoplar la quinta rueda incluso si las mordazas del seguro aparecen cerradas. El movimiento del perno rey dentro de las mordazas de la quinta rueda les permitirá abrirse y acoplarse con éxito.

   Si no se cumple alguna de las condiciones anteriores, repita los pasos 4 - 6.

7. Procedimientos de acople

1. Bloquee las ruedas del remolque.
2. Ubique el tractocamión de manera que el centro de la quinta rueda esté alineado con el perno rey.
3. Desplazándose en línea recta, haga retroceder lentamente el tractocamión hacia el remolque. DETENGA el tractocamión antes de hacer contacto con el remolque ***(Figura 8)***.

Figura 5

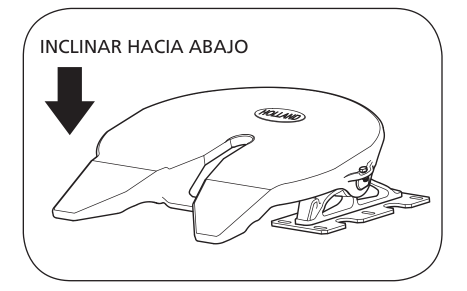


Figura 6

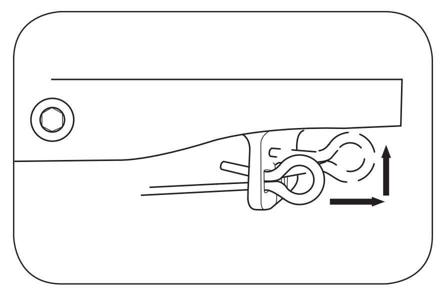


Figura 7

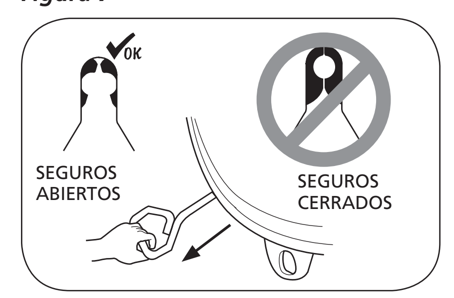
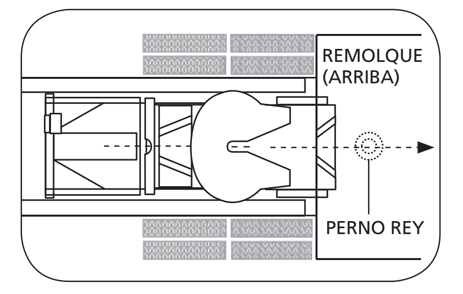


Figura 8



4. Ponga el freno de estacionamiento del tractocamión y colóquelo en neutral.
5. Vacíe completamente el aire de la suspensión del tractocamión, asegúrese de que la quinta rueda está por debajo de la superficie de contacto del remolque ***(Figura 9)***.
6. Salga de la cabina y asegúrese de que la quinta rueda esté por debajo de la placa del acoplador superior. Verifique la altura adecuada de la quinta rueda. Si el remolque está demasiado bajo, use el patín para elevar la altura del remolque.

NOTA: Para operar correctamente el patín, siga las instrucciones publicadas por el fabricante del patín.

7. Retroceda lentamente, usando la menor velocidad posible. Pare cuando la quinta rueda esté debajo del borde anterior del remolque ***(Figura 10)***.
8. Ponga el freno de estacionamiento del tractocamión. Colóquelo en neutral. Salga de la cabina y verifique la alineación correcta entre la quinta rueda y el perno rey.
9. Ajuste la suspensión del tractocamión hasta la altura de viaje. La placa de la quinta rueda DEBE hacer contacto con la placa del acoplador superior ***(Figura 11)***. Si la quinta rueda no está en contacto con la placa del acoplador superior, use el patín para bajar el remolque hasta que la quinta rueda haga contacto.

IMPORTANTE: Si el remolque está demasiado alto, el perno rey no se conectará correctamente con las mordazas del seguro.

⚠ADVERTENCIA Si no acopla con el remolque a la altura adecuada, podría ocasionar un acoplamiento incorrecto, permitir la separación del tractocamión y el remolque que, si no se evita, podría causar muertes o lesiones graves.

Figura 9

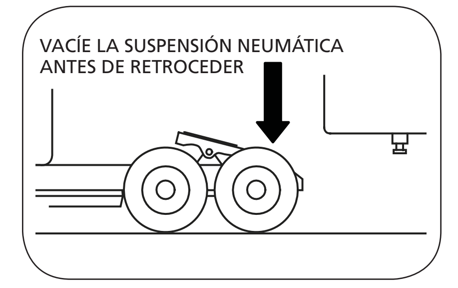


Figura 10

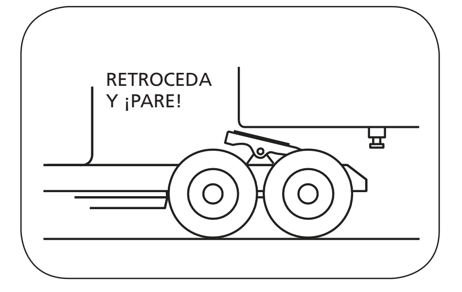
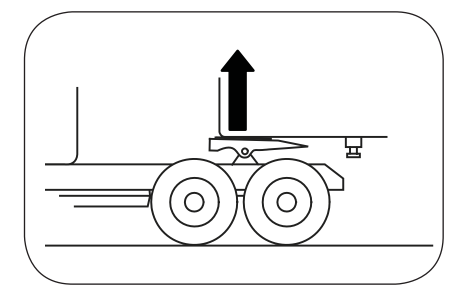


Figura 11



Español



IMPORTANTE: Nunca infle la suspensión del tractocamión cuando el perno rey esté por encima del la garganta de la quinta rueda.

PRECAUCIÓN Si no evita inflar la suspensión del tractocamión cuando la quinta rueda no está por delante del perno rey, podría ocasionar daños en el perno rey y la quinta rueda.

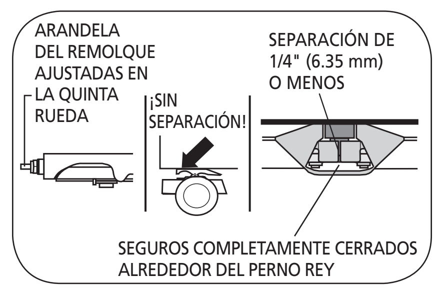
10. Retroceda lentamente hacia el remolque, enganchando el perno rey en la quinta rueda.
11. Conecte las líneas eléctricas y neumáticas.
12. Levante el apoyo del patín hasta que los pies apenas toquen el suelo.
13. Realice una prueba de arrastre como VERIFICACIÓN INICIAL poniendo los frenos del remolque y arrastrando hacia adelante con el tractocamión para asegurarse de que no se separen el tractocamión del remolque ***(Figura 12)***.
14. Ponga el freno de estacionamiento del tractocamión.
15. Salga de la cabina e inspeccione visualmente lo siguiente para asegurar que el seguro esté cerrado ***(Figure 13)***.
    a. La tuerca y la arandela DEBEN estar ajustadas contra el molde de la quinta rueda.
    b. Verifique que no exista separación entre la placa del acoplador superior del remolque y la quinta rueda.
    c. Los seguros de la quinta rueda DEBEN estar cerrados alrededor del perno rey del remolque con 1/4 de pulgada (6.35 mm) o menos de separación visible entre las mordazas del seguro.
16. Si NO logra un acople correcto, repita el procedimiento de acople.

⚠ADVERTENCIA Si no acopla adecuadamente el tractocamión y el remolque, podría ocasionar la separación del tractocamión y el remolque durante el uso, lo cual, si no se evita, podría causar muertes o lesiones graves.

Figura 12



Figura 13



IMPORTANTE: NO utilice una quinta rueda que no funcione correctamente.

⚠ ADVERTENCIA Si no repara una quinta rueda que no funciona correctamente antes de usarla, podría ocasionar la separación del tractocamión y el remolque que, si no se evita, podría causar muertes o lesiones graves.

17. Suba por completo el apoyo del patín del suelo y fije la manivela ***(Figura 14)***.

NOTA: Para operar correctamente el patín, siga las instrucciones publicadas por el fabricante del patín.

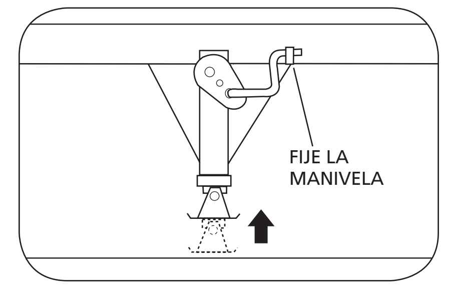
18. Retire el bloqueo de las ruedas y continúe con la inspección previa al viaje.

NOTA: Para quinta ruedas sin inclinación usadas con acopladores superiores rígidos, siempre retire el conjunto del vástago de no inclinación para usar en carretera.

8. Procedimientos de desacople

1. Ubique el tractocamión y el remolque en una línea recta, en un lugar firme, horizontal y sin personas ni obstáculos.
2. Ponga los frenos del remolque.
3. Haga retroceder lentamente el tractocamión hasta apretarlo contra el remolque para aliviar la presión del seguro de la quinta rueda.
4. Ponga el freno de estacionamiento del tractocamión.

Figura 14





IMPORTANTE: NO vacíe la suspensión neumática del tractocamión antes de desacoplar.

PRECAUCIÓN Si no evita vaciar la suspensión del tractocamión antes de desacoplar, podría ocasionar dificultades para desacoplar el tractocamión del remolque, lo cual, si no se evita podría dañar la quinta rueda y el perno rey.

5. Bloquee las ruedas del remolque.
6. Baje el patín hasta que los pies apenas toquen el suelo ***(Figura 15)***.

NOTA: Siga las instrucciones publicadas por el fabricante para la operación adecuada del patín y la capacidad de transferir el peso del remolque desde la quinta rueda. NO levante el remolque de la quinta rueda.

7. Desconecte las líneas eléctrica y neumática del remolque y asegure el tractocamión.
8. Si estuviera equipada, jale la manija secundaria de seguro y enganche en el molde ***(Figura 16)***.
9. Jale la manija de liberación ***(Figura 17)***. Si tuviera liberación neumática, jale la válvula de liberación de la quinta rueda hasta que el mecanismo de cierre se abra y se asegure en su lugar.
10. Asegúrese de que el mecanismo de cierre esté abierto y el vástago de la horquilla está en posición externa ***(Figura 18)***.
11. Libere los frenos de estacionamiento del tractocamión y avance lentamente 12 a 18 pulgadas (30 - 45 cm) para desenganchar el perno rey de la quinta rueda. La quinta rueda debe quedar entre el borde delantero del remolque y el perno rey ***(Figura 19)***.

IMPORTANTE: NO avance el tractocamión para liberarlo del remolque.

Figura 15

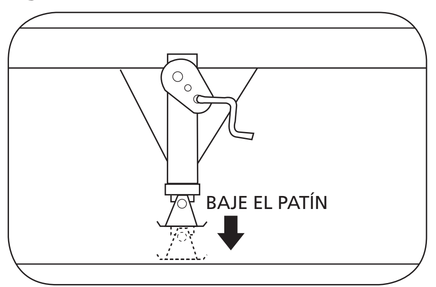


Figura 16

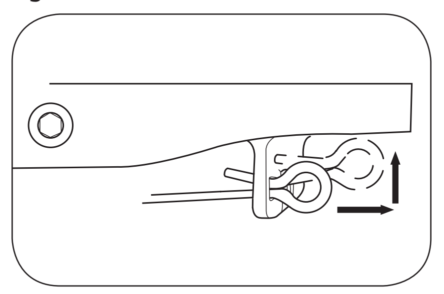


Figura 17

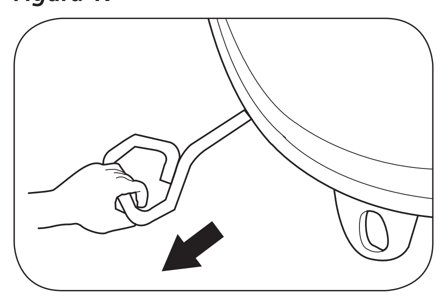
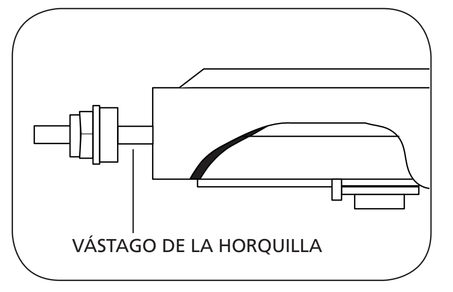


Figura 18



12. Ponga el freno de estacionamiento del tractocamión y colóquelo en neutral. Vacíe completamente el aire de la suspensión del tractocamión, asegúrese de que la quinta rueda esté por debajo de la superficie de contacto del remolque ***(Figura 20)***.
13. Inspeccione visualmente el desacople. Asegúrese de que el remolque esté completamente apoyado en el patín.
14. Quite los frenos de estacionamiento del tractocamión y sepárelo lentamente del remolque.
15. Aplique presión a la suspensión neumática del tractocamión para regresar a la altura de viaje ***(Figura 21)***.

9. Ubicación de quintas ruedas deslizantes

1. Ubique el tractocamión y el remolque en una línea recta, en un lugar firme, horizontal y sin personas ni obstáculos.
2. Ponga los frenos de estacionamiento del tractocamión y el remolque, y coloque el tractocamión en neutral.

PRECAUCIÓN Si no aplica y bloquea adecuadamente los frenos del tractocamión y el remolque podría ocasionar el deslizamiento descontrolado de la quinta rueda que, si no se evita, podría causar daños en las partes del tractocamión o del remolque.

3. Libere los vástagos del seguro del deslizador con el interruptor de la cabina en posición liberar ***(Figura 22)***. Si está equipado con liberación manual, jale la palanca de liberación. Si los vástagos no salen, baje el patín para aliviar la presión sobre la quinta rueda. Esto permitirá que la quinta rueda se deslice con mayor facilidad.

NOTA: El tipo de interruptor en la cabina puede ser diferente según el FABRICANTE.

4. Inspeccione visualmente y verifique que los vástagos estén desenganchados.

Figura 19

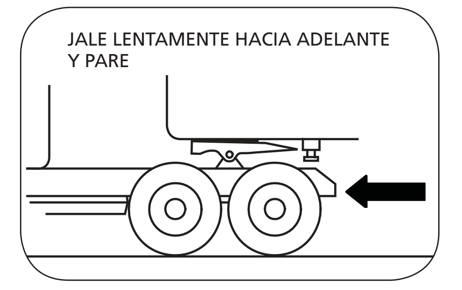


Figura 20

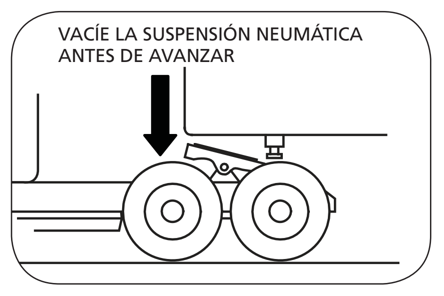


Figura 21

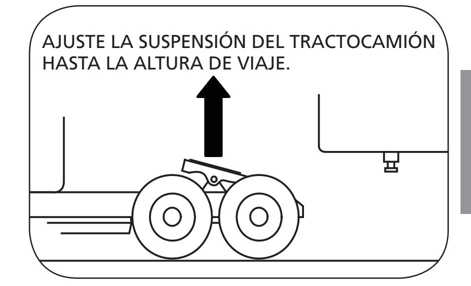
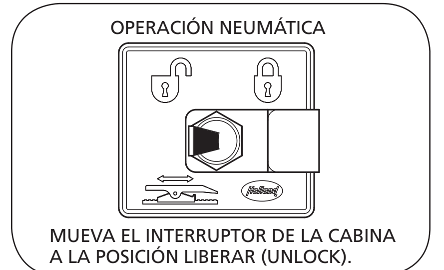


Figura 22





5. Suelte el freno de estacionamiento del tractocamión a la vez que mantiene puestos los frenos del remolque.
6. Conduzca lentamente el tractocamión hacia adelante o hacia atrás para ubicar la quinta rueda. Pare el tractocamión en la posición deseada ***(Figura 23)***.
7. Vuelva a enganchar los vástagos del seguro del deslizador con el interruptor de la cabina a la posición asegurar ***(Figura 24)***. Si está equipado con liberación manual del deslizamiento, jale el brazo de liberación para permitir que los émbolos se retraigan.
8. Coloque el tractocamión en neutral y ponga los frenos de estacionamiento del tractocamión.
9. Inspeccione visualmente las barras de seguro de los vástagos para asegurar un enganche correcto ***(Figura 25).***
10. Suba el patín si lo había bajado.
11. Verifique que los vástagos que aseguran el deslizamiento estén enganchados nuevamente mediante una prueba de arrastre ***(Figura 25)***.

IMPORTANTE: NO opere el vehículo si los vástagos no están completamente enganchados (asegurados).

⚠ADVERTENCIA El enganche incorrecto de los vástagos y la base de deslizamiento puede ocasionar la pérdida de control del vehículo que, si no se evita, podría provocar muertes o lesiones graves.

10. Mantenimiento de la quinta rueda

IMPORTANTE: Todo el mantenimiento DEBE realizarlo un técnico debidamente capacitado con las herramientas y los procedimientos de seguridad adecuados.

IMPORTANTE: Todo el mantenimiento DEBE realizarse mientras el tractocamión está desacoplado del remolque.

Figura 23



Figura 24

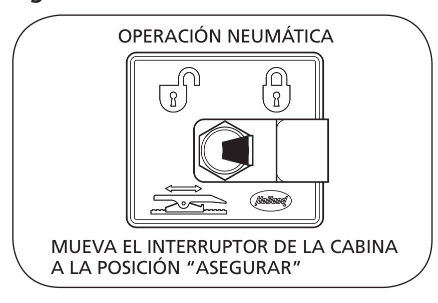
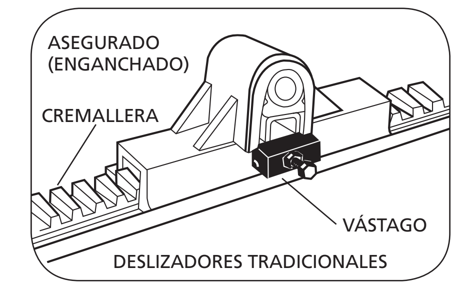


Figura 25





⚠ADVERTENCIA Si no mantiene adecuadamente su quinta rueda, podría ocasionar la separación del tractocamión y el remolque que, si no se evita, podría causar muertes o lesiones graves.

NOTA: Retirar la placa superior de la quinta rueda no es necesario para el mantenimiento pero puede resultar necesario para realizar reparaciones.

11. Remoción de la placa superior

IMPORTANTE: El conjunto de la quinta rueda tiene insertos media caña reemplazables instalados entre la placa superior de la quinta rueda y la base de montaje. Cuando retire la placa superior tenga cuidado de no perder los insertos media caña.

⚠PRECAUCIÓN Si no evita que los insertos media caña caigan de la placa superior podría ocasionar una situación con riesgo potencial que, si no se evita, podría provocar lesiones menores o moderadas.

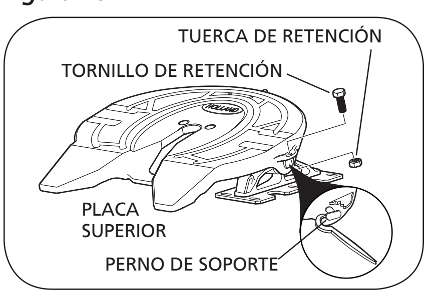
1. Retire las tuercas y tornillos de retención del perno de soporte de ambos lados de la placa superior de la quinta rueda ***(Figura 26)***.

2. Con una palanca, jale los pernos de retención del soporte de la placa superior de la quinta rueda ***(Figura 26)***.

3. Use un elevador capaz de soportar 500 lb (227 kg) para retirar la placa superior de la base de montaje. Coloque la quinta rueda en una superficie de trabajo plana y limpia.

NOTA: Siga las instrucciones publicadas del fabricante sobre la operación adecuada del elevador.

Figura 26



Español



12. Lubricación de la quinta rueda

IMPORTANTE: La lubricación de la quinta rueda es necesaria para obtener la máxima vida útil de su quinta rueda de la serie 35. Realice los siguientes procedimientos en los intervalos mostrados.

- Lubrique el mecanismo del seguro cada tres (3) meses o 30,000 millas.
- Limpie cuidadosamente el mecanismo del seguro cada seis (6) meses o 60,000 millas.

IMPORTANTE: Si su quinta rueda funciona en condiciones invernales de nieve o hielo, la lubricación deberá realizarse cada primavera además de la lubricación de rutina (antes mencionada) para lograr un funcionamiento óptimo.

12.A Método de lubricación correcto

1. Retire la grasa vieja y la suciedad de todas las superficies de contacto entre la quinta rueda y el remolque. Aplique nueva grasa resistente al agua con base de litio a todas las superficies de contacto entre la quinta rueda y el remolque ***(Figura 27)***.
2. Con una grasa resistente al agua con base de litio lubrique (A) los extremos de la horquilla donde entran en contacto los seguros con el molde, (C) el perfil de la leva (E) el vástago de la horquilla en el área que se desliza dentro y fuera del molde de la quinta rueda, (F) el seguro secundario donde entra en contacto con la placa de leva, (G) la manija de liberación, y (H) donde se hace contacto con el perno rey ***(Figura 28)***.
3. Con aceite ligero lubrique (D) el punto de pivote de la leva ***(Figura 28)***.
4. Sólo si fuera necesario, lubrique (B) el pasador del seguro con Never-Seez® ***(Figura 28)***.

Figura 27

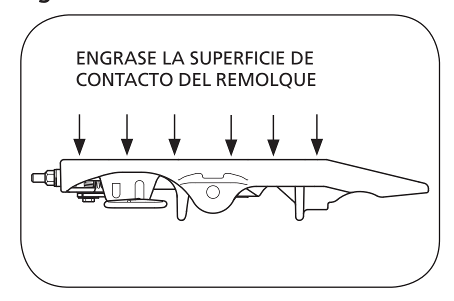
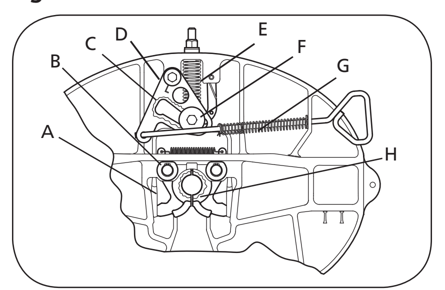


Figura 28




SAF-HOLLAND Group

Si la quinta rueda tiene liberación neumática, siga los Pasos 5-9 para lubricar el cilindro neumático.

5. Active el control del cilindro neumático para extender el pistón y el vástago en todo su desplazamiento ***(Figura 29)***.
6. Limpie el vástago expuesto del pistón con aceite penetrante y una toalla de taller limpia. NO use abrasivos sobre el vástago expuesto dado que podrían dañar el vástago del pistón.
7. Desactive el cilindro neumático.
8. Retire la línea neumática de suministro y agregue 2 a 4 gotas de aceite para componentes neumáticos a través de la conexión de suministro. Reinstale la línea neumática de suministro ***(Figura 30)***.
9. Active y desactive el cilindro neumático 2 a 3 veces para hacer que el aceite penetre en el cilindro y el pistón y verificar el funcionamiento correcto.

12.B Lubricación necesaria

- Mantenga la lubricación en las superficies de contacto entre la quinta rueda y el remolque. Use una grasa resistente al agua con base de litio. Limpie los surcos para grasa si han acumulado cantidades importantes de suciedad ***(Figura 27)***.
- Limpie y lubrique el mecanismo del seguro si surgen dificultades durante la vida útil de su quinta rueda (es decir, si tiene problemas al acoplar o desacoplar o para jalar la manija de liberación ***(Figura 28).***

Figura 29

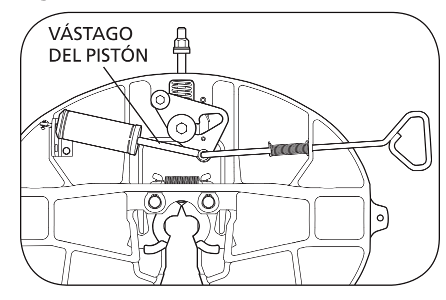
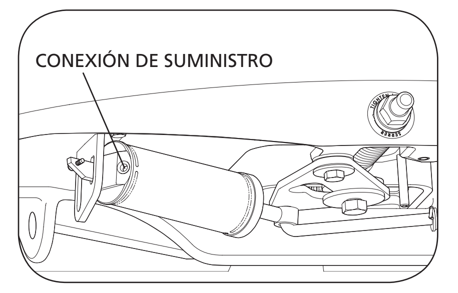


Figura 30



Español



13. Lubricación de la base de deslizamiento

NOTA: La base de deslizamiento se deberá mover hacia adelante y hacia atrás una vez por año para mantener un rendimiento óptimo.

IMPORTANTE: Si está equipada con liberación neumática, lubrique el cilindro neumático cada tres (3) meses o 30,000 millas, lo que suceda primero.

1. Con el vástago del pistón en la posición expuesta, límpielo con aceite penetrante y una toalla de taller limpia ***(Figura 31)***.

   Deslizadores ILS: Rocíe a fondo el vástago del pistón cubierto por el resorte con aceite penetrante ***(Figura 32)***.

IMPORTANTE: NO use abrasivos sobre el vástago expuesto dado que podrían dañar el vástago del pistón.

2. Retire la línea neumática de suministro y agregue 2 a 4 gotas de aceite para componentes neumáticos a través de la conexión de suministro. Reinstale la línea neumática de suministro ***(Figuras 33 y 34 - deslizadores tradicionales, Figura 35 - deslizadores ILS)***.
3. Active y desactive el cilindro neumático 2 a 3 veces para hacer que el aceite penetre en el cilindro y el pistón, y para verificar el funcionamiento correcto.

14. Ajuste de la quinta rueda

El ajuste de la quinta rueda deberá realizarse como mínimo cada 60,000 millas o si se nota un movimiento excesivo entre el perno rey y la quinta rueda durante la conducción del vehículo.

IMPORTANTE: El movimiento excesivo entre el tractocamión y el remolque puede afectar el manejo del vehículo.

Figura 31

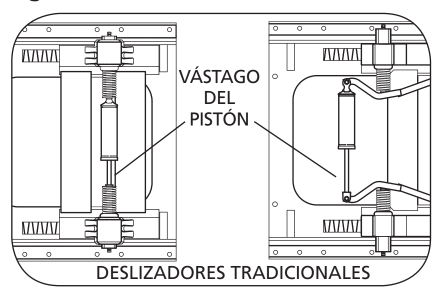


Figura 32

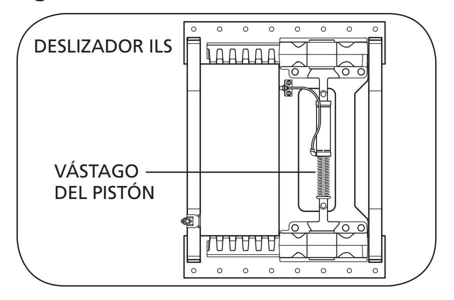


Figura 33

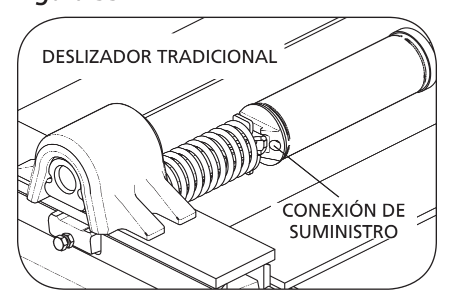
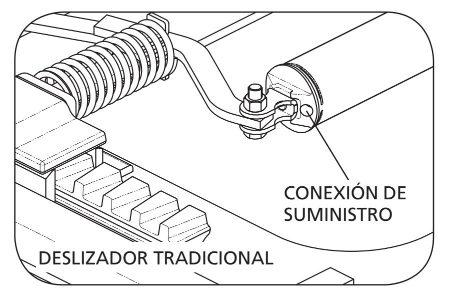


Figura 34





⚠ADVERTENCIA Si no mantiene adecuadamente el ajuste de la quinta rueda, podría perder el control del vehículo lo cual, si no se evita, podría causar muertes o lesiones graves.

NOTA: Para lograr un ajuste adecuado SAF-HOLLAND recomienda usar un probador de seguros Holland Núm. de parte TF-TLN-5001, disponible con su distribuidor local Holland.

1. Afloje la tuerca de ajuste varias vueltas ***(Figura 38).***
2. Si la quinta rueda está asegurada, jale la manija de liberación para abrir el seguro. Si está equipada con un seguro secundario manual, jale primero la manija de liberación secundaria y enganche en el molde.
3. Coloque el probador de seguros sobre la placa superior de la quinta rueda ***(Figura 36)***.
4. Para asegurar la quinta rueda, rote la manija del probador de seguros en sentido horario ***(Figura 37)***.
5. Con los seguros cerrados alrededor del probador de seguros, ubique la tuerca de ajuste sobre el vástago de la horquilla de manera que comprima levemente la arandela de hule haciendo difícil girarla manualmente ***(Figura 38)***.
6. Gire la tuerca de ajuste una vuelta más en sentido horario para comprimir más la arandela de hule ***(Figura 38)***.

IMPORTANTE: Si comprime de más el buje con vueltas adicionales estará desajustando la quinta rueda y deteriorando su rendimiento

Figura 35

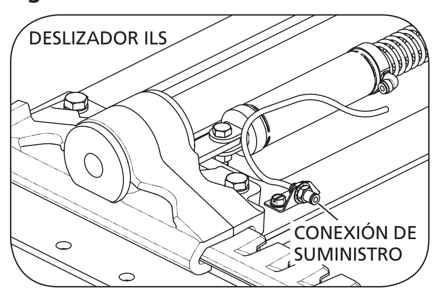


Figura 36

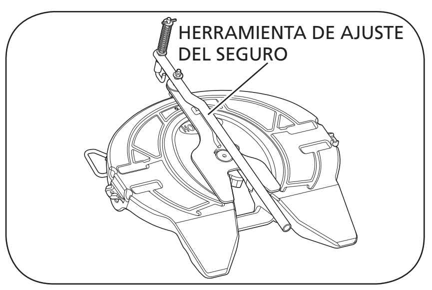


Figura 37

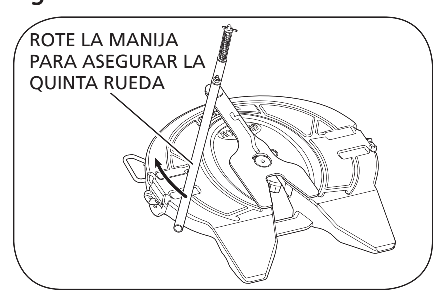


Figura 38





7. Para abrir el seguro de la quinta rueda, jale hacia abajo y rote el gancho en forma de "J" de manera que se asegure bajo el reborde frontal del molde de la quinta rueda ***(Figura 39)***.
8. Jale la manija de liberación para abrir el seguro de la quinta rueda. Si está equipada con un seguro secundario manual, jale primero la manija de liberación secundaria y enganche en el molde.
9. Para abrir el seguro de la quinta rueda, tome la manija del probador de seguros con ambas manos y gire en sentido antihorario con un movimiento brusco ***(Figura 40)***.
10. Repita el proceso de acoplamiento y desacoplamiento con el probador de seguros al menos dos veces para ayudar a que el yugo se "asiente". Después vuelva a verificar el ajuste de la quinta rueda.
11. Con el seguro de la quinta rueda abierto, desenganche el gancho en forma de "J" de debajo del reborde delantero del molde de la quinta rueda ***(Figura 41)*** y retire el probador de seguros de la quinta rueda.

IMPORTANTE: Antes de usar su quinta rueda, DEBERÁ verificar que esté funcionando correctamente.

⚠ADVERTENCIA Si no verifica que la quinta rueda funcione adecuadamente, podría ocasionar la separación del tractocamión y el remolque que, si no se evita, podría causar muertes o lesiones graves.

15. Ajuste de la base de deslizamiento

NOTA: Los vástagos de cierre de deslizamiento ILS NO necesitan ajuste.

Algunas bases de deslizamiento Holland están equipadas con vástagos de cierre de deslizamiento ajustables. El ajuste deberá realizarse como mínimo cada 60,000 millas o si se nota un movimiento excesivo durante la conducción del vehículo. Para lograr un ajuste adecuado, siga los siguientes procedimientos:

Figura 39

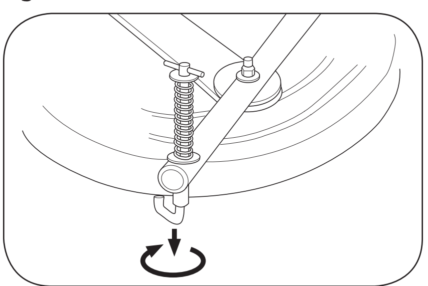


Figura 40

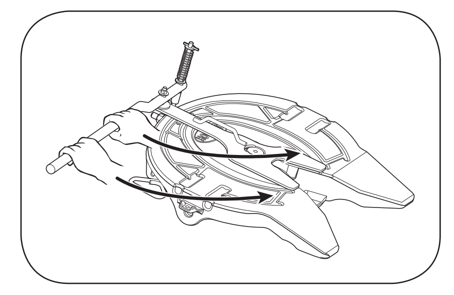


Figura 41

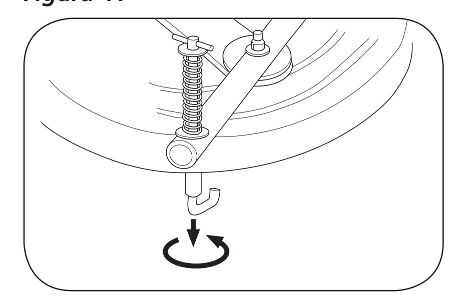
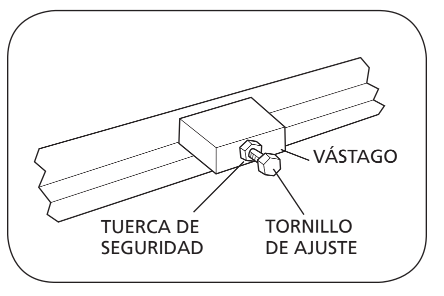


Figura 42





1. Afloje la tuerca de seguridad y gire el tornillo de ajuste en sentido antihorario ***(Figura 42)***.
2. Desenganche y enganche los vástagos de seguridad. Verifique que los vástagos de seguridad estén correctamente enganchados ***(Figuras 43 y 44)***.
3. Apriete el tornillo de ajuste hasta que toque la cremallera.
4. Gire el tornillo de ajuste media vuelta adicional en sentido horario y luego apriete la tuerca de seguridad.

Si los vástagos de seguridad NO se liberan por completo para que la quinta rueda se deslice:

a. Verifique que el cilindro neumático funcione correctamente. Reemplace si fuera necesario.

b. Verifique el ajuste del vástago de seguridad como ya se explicó.

c. Si un vástago de seguridad roza en el bolsillo del vástago, retírelo mediante un compresor de resorte Holland TF-TLN-2500. Rectifique los bordes superiores del vástago 1/16 de pulgada (1.5 mm) ***(Figura 45)***. Reinstale y ajuste los vástagos como ya se explicó.

NOTA: Si el problema continúa, comuníquese con Servicio de atención al cliente de SAF-HOLLAND: 888-396-6501.

16. Inspección de los insertos media caña

Reemplace los insertos media caña si:

- El espesor del los insertos media caña es 1/16 de pulgada (1.5 mm) o menos.
- El movimiento vertical libre de la placa superior en el soporte es de 1/2 pulgada (12.7 mm) o mayor, sin comprimir los bujes de hule ***(Figura 46)***.
- El insertos media caña está sumamente desgastado, resquebrajado o marcado.

Figura 43

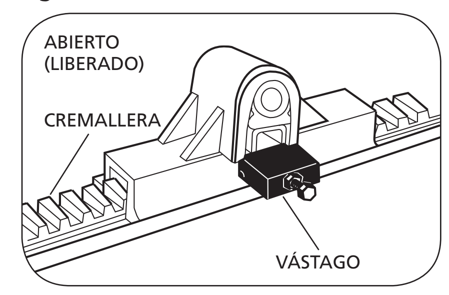


Figura 44

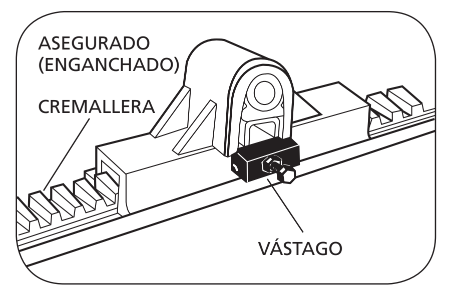


Figura 45

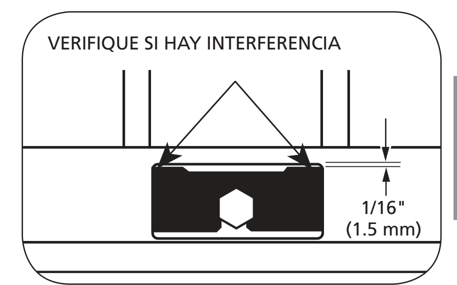
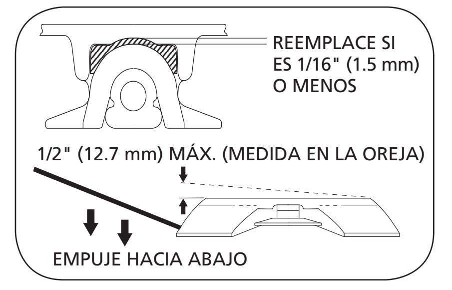


Figura 46





17. Instalación de la placa superior

1. Si los insertos media caña se desprenden del molde de la quinta rueda, limpie el área de los bolsillos y aplique una cinta de doble adherencia en el fondo de los bolsillos. Instale el inserto presionando hacia adentro ***(Figura 47)***.
2. Use un elevador capaz de soportar 500 lb (227 kg) para instalar la placa superior encima de la base de montaje.
3. Instale los pernos de soporte a través del molde de la quinta rueda y la base de montaje y fíjelos con los tornillos y tuercas de retención del perno de soporte ***(Figura 48)***. Ajuste los tornillos de retención hasta 50-60 pie libra (68-81 N•m).
4. **Quintas ruedas sin inclinación:** Después de instalar la placa superior sobre la base de montaje, reinstale el conjunto del vástago de no inclinación orientando la placa superior de manera que esté alineada con los soportes de no inclinación de la base de montaje. Inserte el conjunto de vástago de no inclinación desde el lado izquierdo de la quinta rueda, asegurándose de que el conjunto de la cadena esté colocado en el exterior del soporte derecho. Sujete el conjunto de la cadena al soporte.

NOTA: Siempre retire el conjunto del vástago de no inclinación para usar en carretera.

Figura 47

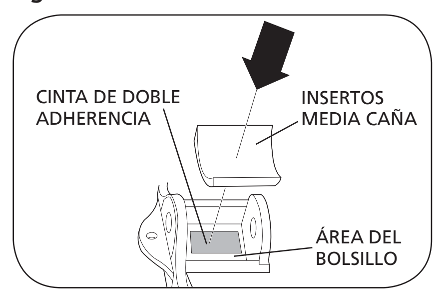
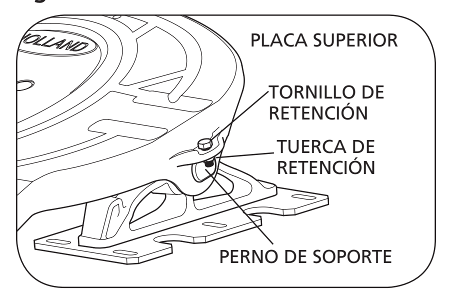


Figura 48



18. Resolución de problemas

Dificultad para acoplar al remolque:

✓	CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
	Intento de acoplar demasiado rápido.	Acople de acuerdo con el procedimiento de la Sección 7.
	El remolque puede estar demasiado alto; el perno rey no entra correctamente en el seguro.	Baje el remolque de acuerdo con las instrucciones del fabricante.
	Los seguros están cerrados.	Si la quinta rueda está equipada con un seguro secundario manual, jale la manija de liberación secundaria y enganche en el molde. Jale la manija de liberación totalmente hacia afuera. Si está equipado con liberación neumática, ponga el freno del tractocamión y utilice la válvula de control de la quinta rueda para abrir los seguros. Los seguros pueden estar abiertos incluso si aparentan estar cerrados. Verifique para asegurarse de que la tuerca y la arandela del frente de la quinta rueda no estén apretadas contra la quinta rueda y que la manija de liberación está en la posición extendida "abierta". Si se cumplen esas dos condiciones usted aún podrá acoplar la quinta rueda. El movimiento del perno rey dentro de las mordazas de la quinta rueda les permitirá abrirse y acoplarse con éxito.
	Óxido o suciedad que interfiere con la operación del seguro.	Limpie bien la quinta rueda y vuelva a lubricar de acuerdo con el procedimiento de la Sección 12.
	Los seguros están demasiado ajustados.	Verifique los ajustes de los seguros de acuerdo con la Sección 14.
	Los seguros pueden estar dañados.	La quinta rueda DEBE reconstruirse con el equipo de servicio adecuado.
	Manija de liberación dañada o doblada.	Reemplace la manija de liberación usando el equipo de servicio adecuado.
	Vástago del yugo dañado o doblado debido a un acoplamiento incorrecto.	La quinta rueda DEBE reconstruirse con el equipo de servicio adecuado.
	Perno rey doblado, acoplador superior dañado, o el uso incorrecto de la "placa lubricante" puede estar interfiriendo con el movimiento del seguro.	Verifique el perno rey y la placa del acoplador superior como se indica en el boletín de servicio Holland XL-SB020. Repare o reemplace según sea necesario. Retire todas las placas lubricantes mal instaladas o mal especificadas. Consulte en el boletín de servicio Holland XL-SB004-01 las advertencias de las placas lubricantes.

Dificultad para desacoplar el remolque:

✓	CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
	El tractocamión puede estar ejerciendo presión contra los seguros.	Asegure los frenos del remolque y retroceda el tractocamión contra el perno rey para aliviar la presión sobre el seguro de la quinta rueda, ponga los frenos y luego jale la manija de liberación.
	Tractocamión demasiado bajo.	Levante la suspensión del tractocamión hasta la altura de viaje adecuada.
	El seguro secundario no está liberado.	Si **el seguro secundario es manual**: jale la manija de liberación hacia afuera y hacia arriba y abra los seguros enganchando la manija en el molde la placa superior. Si el **seguro secundario es automático**: inspeccione en busca de partes faltantes o rotas, y repare o reemplace según sea necesario con el equipo de servicio adecuado.
	Óxido o suciedad que interfiere con la operación del seguro.	Limpie bien la quinta rueda y vuelva a lubricar de acuerdo con el procedimiento de la Sección 12.
	Los seguros están demasiado ajustados.	Verifique los ajustes de los seguros de acuerdo con la Sección 14.

Español



Dificultad para desacoplar el remolque (continuación):

✓	CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
	La manija de liberación no permanece afuera o hay que sostenerla para abrir el seguro.	Reemplace la leva y el resorte de la manija de liberación usando los equipos de servicio adecuados.
	Partes faltantes o dañadas del sistema de liberación.	La quinta rueda DEBE reconstruirse con el equipo de servicio adecuado.
	Molde doblado o dañado en el área de la garganta lo que restringe el movimiento.	DEBE reemplazar la placa superior completa de la quinta rueda.
	Perno rey doblado, acoplador superior dañado, o el uso incorrecto de la "placa lubricante" puede estar interfiriendo con el movimiento del seguro.	Verifique el perno rey y la placa del acoplador superior como se indica en el boletín de servicio Holland XL-SB020. Repare o reemplace según sea necesario. Retire todas las placas lubricantes mal instaladas o mal especificadas. Consulte en el boletín de servicio Holland XL-SB004-01 las advertencias de las placas lubricantes.

Movimiento excesivo entre la quinta rueda y el perno rey:

✓	CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
	El seguro de la quinta rueda necesita ajuste.	Siga los procedimientos contenidos en la Sección 14.
	La quinta rueda ya no se puede ajustar.	La quinta rueda DEBE reconstruirse con el equipo de servicio adecuado.
	El perno rey está flojo.	Repare el remolque.
	El perno rey está desgastado.	Verifique que el desgaste del perno rey sea aceptable con la herramienta Holland TF-0110. Reemplace el perno rey si fuera necesario.

Pasadores del seguro levantados:

✓	CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
	El perno rey es demasiado corto o las "placas lubricantes" están mal instaladas.	Verifique el perno rey y la placa del acoplador superior como se indica en el boletín de servicio Holland XL-SB020. Repare o reemplace según sea necesario. Retire todas las placas lubricantes mal instaladas o mal especificadas. Consulte en el boletín de servicio Holland XL-SB004-01 las advertencias de las placas lubricantes. Verifique si hay evidencias en el fondo de los seguros de que el perno rey esté en contacto y "levantando" los seguros.
	Los seguros están demasiado apretados alrededor del perno rey.	Verifique los ajustes de los seguros de acuerdo con el procedimiento de la Sección 14.
	El perno rey está desgastado.	Verifique que el desgaste del perno rey sea aceptable con la herramienta Holland TF-0110. Reemplace el perno rey si fuera necesario.
	El perno rey o el seguro no están suficientemente lubricados.	Vuelva a lubricar de acuerdo con el procedimiento de la Sección 12.
	Los pasadores del seguro no están suficientemente lubricados.	Lubrique los pasadores de seguros con Never-Seez®.
	Si los problemas persisten:	Ordene equipo de reparación del pasador del seguro engrasable con anillos y cuñas de retención, RK-07292-82.

Dificultad o atasque en la dirección:

✓	CAUSA POSIBLE	SOLUCIÓN
	Falta de lubricación en la superficie superior de la quinta rueda.	Lubrique la parte superior de la quinta rueda usando una grasa de alta presión con base de litio. Siga el calendario de lubricación recomendado como se describe en la Sección 12.
	Placa del acoplador superior del remolque torcida.	Verifique que la placa del acoplador superior esté plana y reemplace si fuera necesario. Consulte el boletín de servicio Holland XL-SB020.

19. Equipos de reconstrucción y reemplazo

EQUIPOS DE RECONSTRUCCIÓN Y REEMPLAZO	NÚMERO DE PARTE
Equipo de reconstrucción - Liberación estándar a la izquierda	RK-351-A-L
Equipo de reconstrucción - Liberación estándar a la derecha	RK-351-A
Equipo de reconstrucción - Liberación a la izquierda con seguro manual secundario	RK-351-A-02-L
Equipo de reconstrucción - Liberación a la derecha con seguro manual secundario	RK-351-02-A
Equipo de reconstrucción - Liberación neumática	RK-351-80-A-L
Equipo de reemplazo de seguros	RK-351-07296
Equipo de reemplazo de cierre de la horquilla	RK-351-07295
Equipo de refacciones y tornillos del pivote de la placa de leva	RK-351-2083
Equipo de refacciones y tornillos del buje de la placa de leva	RK-351-1507
Equipo de reemplazo de pasadores de seguro	RK-07292-82
Equipo de reemplazo de manija de liberación - Izquierda o derecha	RK-08415-1
Equipo reemplazo de liberación neumática	RK-09649
Equipo de reemplazo de etiqueta de ajuste del seguro	RK-351-02312
Insertos media caña – Par	RK-PKT-2



QUINTAS RUEDAS HOLLAND SERIES FW35, FW33 Y FW31
Garantía comercial de seis (6) años en América del Norte

Compromiso de SAF-HOLLAND:

Garantizamos cada quinta rueda FW35, FW33 y FW31 (en adelante mencionadas como "serie FW35") fabricada después del 1 de octubre de 2010, siempre que esté instalada adecuadamente en su vehículo y reciba mantenimiento y operación de acuerdo con nuestros requisitos, de la siguiente manera:

I. Materiales y mano de obra:

SAF-HOLLAND garantiza que nuestras quintas ruedas "serie FW35" (excepto las quintas ruedas de tractocamión terminal y con elevador) estarán libres de defectos de materiales y mano de obra por seis años desde la fecha de su compra o 600,000 millas (lo que suceda primero) cuando se usen para las aplicaciones aprobadas (como se definen en nuestra Guía de aplicaciones de quintas ruedas que se encuentra en el Catálogo de quintas ruedas Holland y la Guía de especificaciones). En las aplicaciones aprobadas (como se definen en nuestra Guía de aplicaciones de quintas ruedas), las placas lubricantes (FW33 y FW31) tienen garantía por dos años o 200,000 millas (lo que ocurra primero).

II. Garantía de desempeño específico de la aplicación:

Además, cuando su quinta rueda "serie FW35" se use con aplicaciones de desempeño estándar (como se definen en nuestra Guía de aplicaciones de quintas ruedas) durante seis años después de la fecha de compra o 600,000 millas (lo que suceda primero):

1. Funcionará como se describe en nuestras publicaciones de operación y mantenimiento correspondientes a la "serie FW35".
2. Mantendrá un límite de desgaste aceptable entre los seguros de la quinta rueda y un perno rey SAE J700b nuevo cuando se ajuste de acuerdo con nuestras publicaciones de mantenimiento correspondientes a la "serie FW35".

SAF-HOLLAND, a su propia elección, cubrirá el costo de reparación o reemplazo de cualquier quinta rueda "serie FW35" o componentes que necesiten reemplazo bajo la garantía anterior.

El reembolso por partes se limita al costo de adquisición de las refacciones, sin superar el precio de lista sugerido. El reembolso de mano de obra se basa en una lista de tasas publicadas junto con las tasas laborales locales.

Sus responsabilidades:

Usted es responsable de la instalación, la operación y el mantenimiento (incluida la lubricación) adecuados, como se especifica en nuestras publicaciones de las quintas ruedas "serie FW35", y de utilizar el producto en las aplicaciones aprobadas y con las capacidades establecidas.

Reclamos

Se solicita que obtenga una autorización previa de un representante autorizado del servicio al cliente de SAF-HOLLAND antes de reemplazar o devolver cualquier pieza. Se solicita que conserve el producto o la refacción cuya cobertura reclama a esta garantía y la devuelva a SAF-HOLLAND cuando se le pida. Deberá enviar un Informe de servicio válido para que se considere su solicitud de garantía. El formulario del Informe de servicio está disponible en la Sección servicio de nuestro sitio web en www.safholland.us o por teléfono al 1-888-396-6501.

Exclusiones y limitaciones:

Esta garantía no cubre ninguna quinta rueda "serie FW35" o componente que se rompa, deje de funcionar o se dañe a causa de un accidente, abuso o uso inadecuado, instalación inadecuada, alteración intencional, corrosión, negligencia en proveer un mantenimiento razonable o desgaste normal no cubierto bajo la garantía de desempeño.

ESTA GARANTÍA ES NUESTRA ÚNICA GARANTÍA CON RESPECTO A LAS QUINTAS RUEDAS ANTES MENCIONADAS. NO OFRECEMOS OTRAS GARANTÍAS, EXPRESAS O IMPLÍCITAS, O DE FACTIBILIDAD DE COMERCIALIZACIÓN O ADECUACIÓN PARA UN PROPÓSITO DETERMINADO. EN NINGÚN CASO SEREMOS RESPONSABLES POR DAÑOS ESPECIALES, CIRCUNSTANCIALES O RESULTANTES DE NINGÚN TIPO.



Mode d'emploi

Sellette d'attelage Série FW35

Procédures d'utilisation, d'entretien
et de dépannage; informations sur la garantie

Français

XL-FW10009UM-fr-US Rév A





Sommaire Page

Sommaire Page

Introduction

Ce manuel fournit les renseignements nécessaires pour assurer une utilisation et un entretien corrects des sellettes d'attelage Holland Série 35.

REMARQUE : Pour obtenir des pièces de rechange Holland, s'adresser au Service après-vente SAF-HOLLAND au 888-396-6501.

Remarque, Attention et Avertissement

Veiller à lire et comprendre toutes les procédures figurant dans ce manuel avant d'utiliser ou d'effectuer des travaux sur une quelconque sellette Holland Série 35.

IMPORTANT : Conserver le manuel dans un endroit sûr pour consultation ultérieure.

Utiliser les outils qui conviennent pour exécuter les procédures de maintenance et de réparation décrites dans ce manuel.

REMARQUE : Aux États-Unis, les normes de sécurité des ateliers sont définies par l'Occupational Safety and Health Act (OSHA). Il est possible que des lois équivalentes existent dans d'autres pays. Ce manuel suppose que les normes OSHA ou autres réglementations en vigueur sur la sécurité du personnel sont respectées sur le lieu de travail.

Tout au long de ce manuel figurent les intitulés « REMARQUE », « IMPORTANT », « ATTENTION » et « AVERTISSEMENT » suivis de renseignements utiles sur le produit. La signification de ces intitulés est la suivante :

REMARQUE : Fournit des renseignements supplémentaires permettant une exécution correcte et facile des procédures.

IMPORTANT : Fournit des renseignements supplémentaires qui doivent être pris en compte pour assurer des performances optimales du produit.

ATTENTION Utilisé sans le symbole d'alerte à la sécurité, indique une situation de danger potentiel qui, si elle n'est pas évitée, pourrait provoquer des dommages matériels.

⚠ ATTENTION Indique une situation de danger potentiel qui, si elle n'est pas évitée, pourrait provoquer des blessures légères ou moyennes.

⚠ AVERTISSEMENT Indique une situation de danger potentiel qui, si elle n'est pas évitée, peut provoquer la mort ou des blessures graves.



1. Identification du modèle

L'étiquette signalitique de la sellette est située sur le côté gauche du plateau supérieur de sellette, au-dessus de l'axe de support de sellette, ou sur l'une des rampes de montée ***(Figure 1)***.

L'étiquette comporte le numéro de référence et le numéro de série ***(Figure 2)***.

2. Autocollants requis

L'autocollant XL-FW350 ***(Figure 3)*** fourni dans le sac plastique avec le mode d'emploi doit IMPÉRATIVEMENT être apposé près de la sellette bien en vue de l'opérateur. Placer l'autocollant sur une surface plane telle que le cadre de châssis ou au dos de la cabine ***(Figure 4)***.

REMARQUE : S'assurer que la surface est exempte d'huile et de graisse avant d'apposer l'autocollant.

Il est de la responsabilité de l'utilisateur final de contrôler périodiquement l'autocollant pour vérifier qu'il est propre et parfaitement lisible. Si l'autocollant manque, se décolle, est endommagé ou est difficile à lire, commander immédiatement des autocollants de rechange auprès du Service après-vente de SAF-HOLLAND au 888-396-6501.

Figure 1

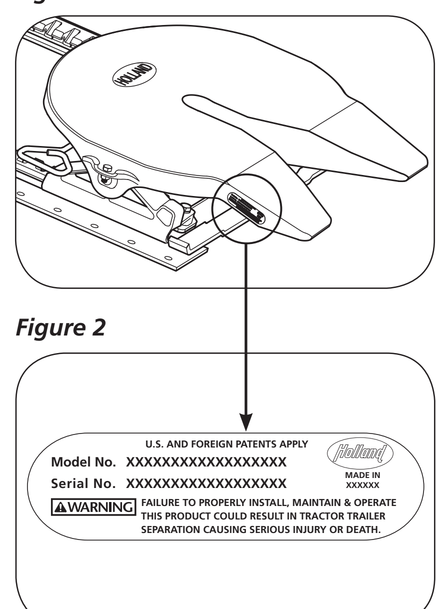


Figure 2

Figure 3

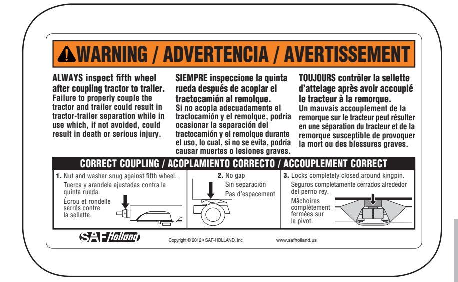
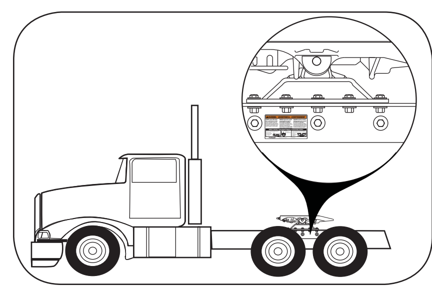


Figure 4





3. Instructions générales de sécurité

Lire et respecter tous les messages de mise en garde Avertissement et Attention figurant dans ce manuel. Ils fournissent des informations qui contribuent à écarter les risques de blessures graves et de dégâts matériels.

Toutes les opérations d'installation et d'entretien de sellette doivent être confiées à un technicien correctement formé utilisant des outils adaptés et des procédures sécuritaires.

IMPORTANT : Avant d'utiliser la sellette d'attelage, veiller impérativement à s'assurer qu'elle a été correctement installée sur le véhicule.

⚠ AVERTISSEMENT Une mauvaise installation de la sellette peut résulter en une séparation du tracteur et de la remorque susceptible de provoquer la mort ou des blessures graves.

Voir les procédures d'installation correctes dans le manuel d'installation SAF-HOLLAND XL-FW10008IM (disponible en ligne à www.safholland.us).

⚠ AVERTISSEMENT Le non-respect des procédures d'utilisation décrites dans les présentes instructions peut résulter en des situations dangereuses ou susceptibles de le devenir et qui peuvent provoquer la mort ou des blessures graves.

Ces instructions ne concernent que l'utilisation de la sellette d'attelage. Les modes d'emploi du tracteur et de la remorque comportent d'autres vérifications, contrôles et procédures importants qui sont nécessaires, utiles ou exigés par la loi.

Utiliser exclusivement des pièces SAF-HOLLAND d'origine.

Pour obtenir des pièces SAF-HOLLAND d'origine, consulter la liste des centres de service technique SAF-HOLLAND en ligne à www.safholland.us ou contacter notre Service après-vente au 888-396-6501.

Le cas échéant, les mises à jour de ce manuel sont publiées en ligne à www.safholland.us.

4. Utilisation prévue de la sellette

1. Traction de remorques équipées d’un pivot SAE standard en bon état et solidement fixé ou verrouillé sur la remorque.
2. Transport de charges inférieures à la capacité nominale maximale de la sellette d’attelage : 55 000 lb de charge verticale maximale et 150 000 lb de traction de barre d’attelage.
3. Applications routières et non routières.

IMPORTANT : L’usage non routier tel que défini par SAF-HOLLAND fait référence à une surface de circulation non asphaltée et irrégulière ou non stabilisée. Tout terrain qui n’est pas considéré comme faisant partie du réseau routier public tombe sous cette catégorie.

4. Conformément aux conseils figurant dans la documentation SAF-HOLLAND disponible en ligne à www.safholland.us.

5. Utilisation non prévue de la sellette

1. Utilisation avec des pivots non-SAE, notamment des pivots courbés, de taille ou dimensions inadaptées, non fixés de manière à assurer une configuration SAE ou installés sur des plaques supports de remorque faussées ou des plaques lubrifiantes d’accouplement supérieur et de sellette qui ne maintiennent pas des dimensions de pivot SAE. Pour de plus amples renseignements sur les plaques lubrifiantes de sellette d’attelage, voir le bulletin de service SAF-HOLLAND XL-SB004-01 (disponible en ligne à www.safholland.us).

⚠ AVERTISSEMENT Tout accouplement avec un pivot non conforme aux exigences SAE peut résulter en un attelage incorrect permettant la séparation du tracteur et de la remorque et susceptible de provoquer la mort ou des blessures graves.

2. Les opérations de traction qui endommagent la sellette ou entravent son bon fonctionnement.
3. L’attache de dispositifs de levage.
4. Le transport de charges dépassant la capacité nominale.
5. Les utilisations autres que celles préconisées dans la documentation SAF-HOLLAND disponible en ligne à www.safholland.us.

6. Préparation avant attelage

1. Avant d’atteler, la sellette d’attelage et sa fixation doivent IMPÉRATIVEMENT être contrôlées. Effectuer les opérations et contrôles suivants :
   - Serrer les boulons desserrés.
   - Changer les boulons manquants.
   - Réparer/changer les éléments manquants, fissurés ou autrement endommagés.
   - Nettoyer les rainures à graisse s’il y a beaucoup de débris.
   - Le cas échéant, lubrifier la surface de contact sellette-remorque.
   - Contrôler le mécanisme de la sellette d’attelage. Lubrifier les éléments secs ou rouillés.
   - S’il s’agit d’une sellette coulissante, vérifier que les deux verrous sont complètement engagés.
   - Contrôler les raccordements de conduites d’air.
   - S’assurer que la sellette d’attelage est dans une position assurant une répartition correcte du poids sur le tracteur. Voir le placement correct de la sellette dans la publication SAF-HOLLAND XL-FW10008IM disponible en ligne à www.safholland.us.
2. Vérifier que la zone de manœuvre pour l’attelage est plate, horizontale et exempte de personnes et autres obstacles.

Français



3. Incliner les rampes de la sellette d'attelage vers le bas ***(Figure 5)***.
4. Vérifier que les mâchoires sont ouvertes. Si les mâchoires sont fermées :
   a. **Déverrouillage manuel :** Si la sellette est équipée d'une mâchoire secondaire manuelle, tirer d'abord la poignée de déverrouillage secondaire et l'accrocher au corps en fonte ***(Figure 6)***. Tirer la poignée de déverrouillage à fond ***(Figure 7).***
   b. **Déverrouillage pneumatique :** Serrer le frein de stationnement du tracteur et tirer la vanne de déverrouillage de sellette jusqu'à l'ouverture et l'enclenchement du mécanisme de verrouillage. Relâcher la vanne. Desserrer le frein de stationnement du tracteur.
5. Contrôler visuellement la gorge de la sellette d'attelage pour vérifier que les mâchoires sont complètement ouvertes et prêtes pour le pivot ***(Figure 7)***.
6. Si les mâchoires ne sont pas complètement ouvertes ***(Figure 7)***, vérifier que :
   a. L'écrou et la rondelle sur l'avant de la sellette ne sont serrés contre la sellette.
   b. La poignée de déverrouillage est tirée en position « ouvert ».

   Si ces deux conditions sont remplies, l'attelage de la sellette restera possible, bien que les mâchoires de verrouillage paraissent fermées. L'entrée du pivot dans les mâchoires de la sellette leur permettra de s'ouvrir pour effectuer l'attelage.

   Si l'une ou l'autre des conditions ci-dessus n'est pas remplie, répéter les étapes 4 à 6.

7. Procédures d'attelage

1. Caler les roues de la remorque.
2. Placer le tracteur de manière à aligner le centre de la sellette d'attelage avec le pivot.
3. Faire reculer lentement le tracteur vers la remorque en ligne droite. ARRÊTER le tracteur avant de toucher la remorque ***(Figure 8)***.

Figure 5

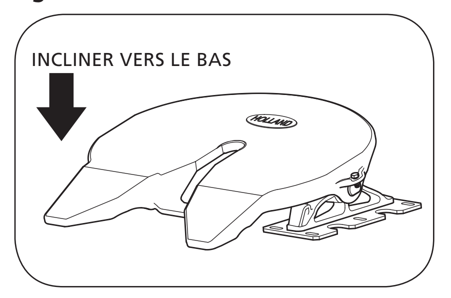


Figure 6

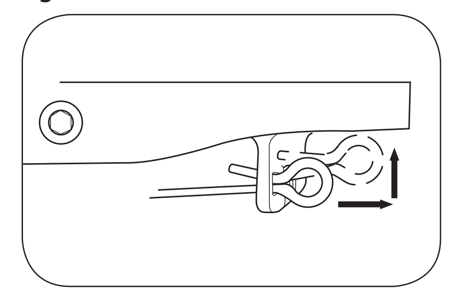


Figure 7

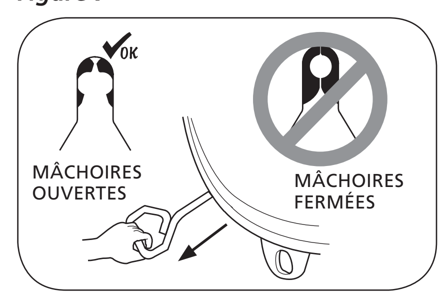
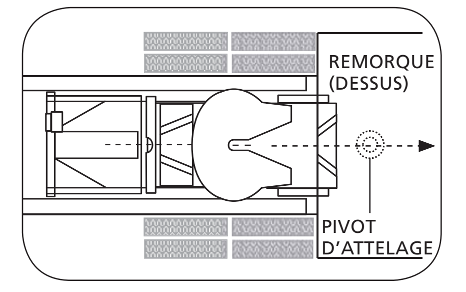


Figure 8




SAF-HOLLAND Group

4. Serrer le frein de stationnement du tracteur et le mettre au point mort.
5. Vider totalement l’air de la suspension du tracteur, pour assurer que la sellette est plus basse que la surface de contact de la remorque ***(Figure 9)***.
6. Sortir de la cabine pour vérifier que la sellette est plus basse que la plaque d’accouplement supérieure. Confirmer la bonne hauteur de la sellette. Si la remorque est trop basse, utiliser la béquille pour relever la remorque.

REMARQUE : Suivre les instructions d’utilisation publiées par le fabricant de la béquille.

7. Engager le rapport le plus bas possible et reculer lentement. Arrêter le tracteur lorsque la sellette est sous le bord avant de la remorque ***(Figure 10)***.
8. Serrer le frein de stationnement du tracteur. Mettre le tracteur au point mort. Sortir de la cabine pour vérifier le bon alignement de la sellette et du pivot d’attelage.
9. Régler la suspension du tracteur sur la hauteur de conduite. Le plateau de la sellette doit IMPÉRATIVEMENT venir au contact de la plaque d’accouplement supérieure ***(Figure 11)***. Si la sellette ne touche pas la plaque d’accouplement supérieure, abaisser la remorque à l’aide de la béquille jusqu’au contact avec la sellette.

IMPORTANT : Si la remorque est trop haute, le pivot d’attelage ne s’engage pas correctement dans les mâchoires de verrouillage.

⚠ AVERTISSEMENT Tout accouplement alors que la remorque n’est pas à la bonne hauteur peut résulter en un attelage incorrect permettant la séparation du tracteur et de la remorque et susceptible de provoquer la mort ou des blessures graves.

Figure 9

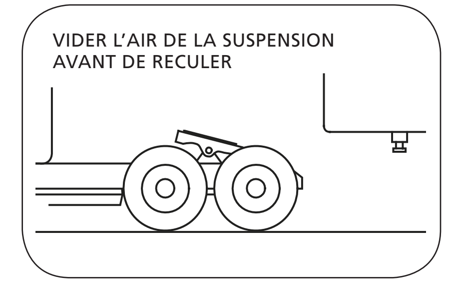


Figure 10

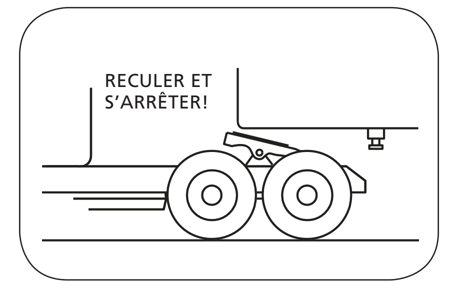
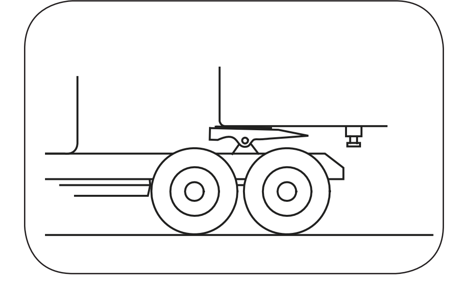


Figure 11



Français



IMPORTANT : Ne jamais gonfler la suspension du tracteur alors que le pivot d’attelage est au-dessus de la gorge de la sellette.

ATTENTION Le gonflage de la suspension du tracteur alors que la sellette n’est pas en avant du pivot d’attelage peut endommager le pivot et la sellette.

10. Reculer lentement sous la remorque, en engageant le pivot dans la sellette.
11. Raccorder les conduites pneumatiques et électriques.
12. Relever la béquille de telle manière que les sabots soient juste au-dessus du sol.
13. Pour effectuer un essai de traction à titre de PREMIÈRE VÉRIFICATION bloquer les freins de la remorque et faire avancer le tracteur pour vérifier qu’il ne se produit pas de séparation du tracteur et de la remorque ***(Figure 12)***.
14. Serrer le frein de stationnement du tracteur.
15. Sortir de la cabine et effectuer le contrôle visuel suivant pour vérifier que les mâchoires sont fermées ***(Figure 13)***.
    a. L’écrou et la rondelle doivent IMPÉRATIVEMENT être serrés contre le corps en fonte de la sellette.
    b. Aucun espace n’est admissible entre la plaque d’accouplement supérieure de la remorque et la sellette.
    c. Les mâchoires de la sellette doivent IMPÉRATIVEMENT être fermées autour du pivot de la remorque, avec un espacement de 1/4 po (6.35 mm) ou moins entre les mâchoires.
16. Si l’accouplement N’EST PAS correct, répéter la procédure d’attelage.

⚠ AVERTISSEMENT Un mauvais accouplement de la remorque sur le tracteur peut résulter en une séparation du tracteur et de la remorque susceptible de provoquer la mort ou des blessures graves.

Figure 12

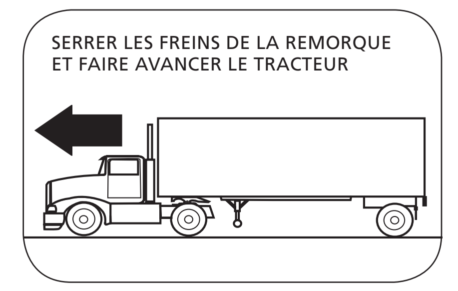
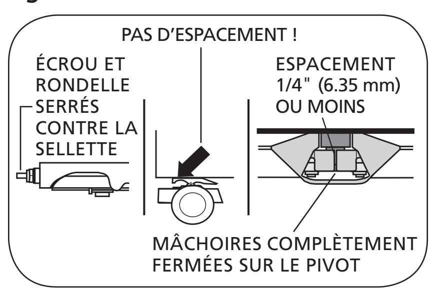


Figure 13



IMPORTANT : NE PAS utiliser une sellette d'attelage qui ne fonctionne pas correctement.

⚠ AVERTISSEMENT Le fait de ne pas réparer une sellette qui fonctionne mal avant de l'utiliser peut résulter en une séparation du tracteur et de la remorque susceptible de provoquer la mort ou des blessures graves.

17. Rentrer complètement la béquille et attacher la manivelle ***(Figure 14)***.

REMARQUE : Suivre les instructions d'utilisation publiées par le fabricant de la béquille.

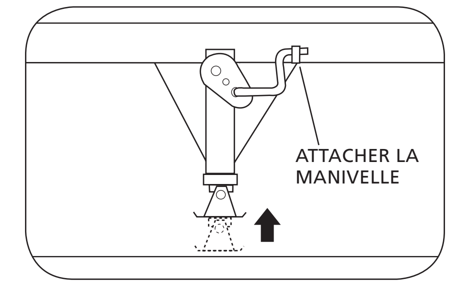
18. Enlever les cales de roue et poursuivre le contrôle avant départ.

REMARQUE : Pour les sellettes d'attelage non inclinables utilisées avec les accouplements supérieurs rigides, toujours enlever l'arbre non inclinable pour les utilisations sur route.

8. Procédures de dételage

1. Stationner le tracteur et la remorque, bien alignés, sur un sol ferme et horizontal exempt de personnes et autres obstacles.
2. Serrer les freins de la remorque.
3. Reculer lentement le tracteur contre la remorque pour relâcher la pression sur les mâchoires de la sellette.
4. Serrer le frein de stationnement du tracteur.

Figure 14



Français



IMPORTANT : NE PAS vider l’air de la suspension du tracteur avant de dételer.

ATTENTION Le dégonflage de la suspension du tracteur avant de dételer peut entraîner des difficultés de dételage de la remorque susceptibles de provoquer des dommages à la sellette et au pivot d’attelage.

5. Caler les roues de la remorque.
6. Abaisser la béquille jusqu’à ce que les sabots touchent à peine le sol ***(Figure 15)***.

REMARQUE : Voir le fonctionnement de la béquille et sa capacité à soulager la sellette du poids de la remorque dans les instructions publiées par le fabricant de la béquille. NE PAS soulever la remorque hors de la sellette d’attelage.

7. Débrancher les conduites pneumatiques et électriques de la remorque et les attacher sur le tracteur.
8. Le cas échéant, tirer la poignée de déverrouillage secondaire et l’accrocher sur le corps en fonte ***(Figure 16)***.
9. Tirer la poignée de déverrouillage ***(Figure 17)***. S’il s’agit d’un système pneumatique, tirer la vanne de déverrouillage de sellette et la tenir jusqu’à l’ouverture et l’enclenchement du mécanisme de verrouillage.
10. Vérifier que le mécanisme de verrouillage est ouvert et que la tige d’étrier est en position sortie ***(Figure 18)***.

Figure 15

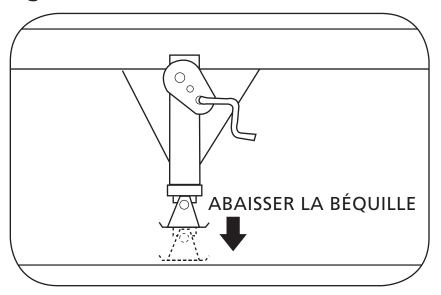


Figure 16

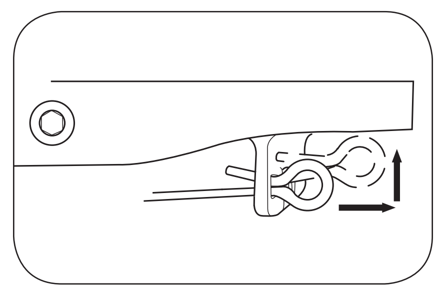


Figure 17

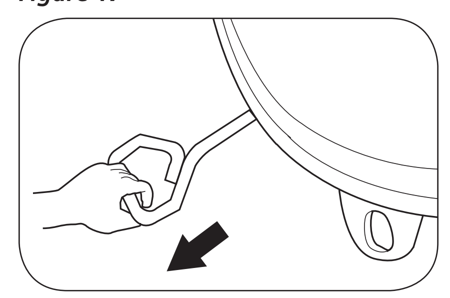
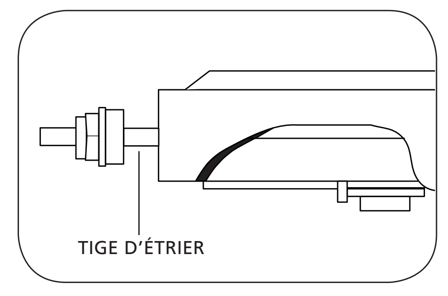


Figure 18





11. Desserrer le frein de stationnement du tracteur et avancer lentement de 30 à 45 cm (12 à 18 pouces) pour dégager le pivot de la sellette. La sellette doit se trouver entre le bord avant de la remorque et le pivot ***(Figure 19)***.

IMPORTANT : NE PAS dégager le tracteur de la remorque.

12. Serrer le frein de stationnement du tracteur et le mettre au point mort. Vider totalement l'air de la suspension du tracteur, pour assurer que la sellette est plus basse que la surface de contact de la remorque ***(Figure 20)***.
13. Contrôler visuellement le dételage. Vérifier que la remorque est totalement soutenue par la béquille.
14. Desserrer le frein de stationnement du tracteur et avancer lentement hors de la remorque.
15. Mettre la suspension pneumatique du tracteur sous pression et laisser revenir à la hauteur de conduite ***(Figure 21)***.

9. Placement des sellettes d'attelage coulissantes

1. Stationner le tracteur et la remorque, bien alignés, sur un sol ferme et horizontal exempt de personnes et autres obstacles.
2. Serrer les freins de stationnement du tracteur et de la remorque, mettre le tracteur au point mort.

ATTENTION Le fait de ne pas arrêter la remorque et le tracteur et de ne pas verrouiller correctement leurs freins peut provoquer un glissement incontrôlé de la sellette susceptible d'endommager le tracteur ou la remorque.

3. Dégager les verrous de glissière en plaçant le bouton du tableau de bord en position de déverrouillage ***(Figure 22)***. S'il s'agit d'un déblocage de glissière manuel, tirer le levier de déblocage. Si les verrous ne sortent pas, abaisser la béquille pour soulager la pression sur la sellette. Cela permet à la sellette de glisser plus facilement.

REMARQUE : Le bouton du tableau de bord peut varier en fonction du constructeur.

Figure 19

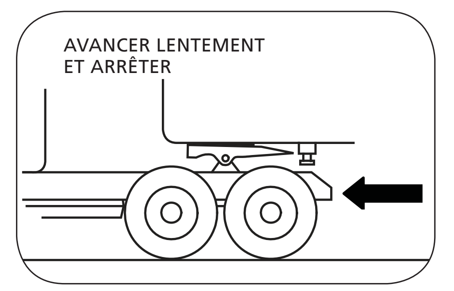


Figure 20

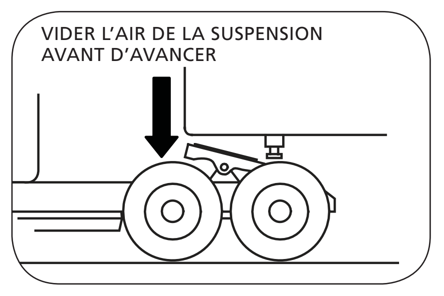


Figure 21

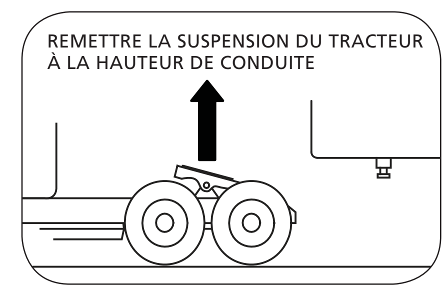
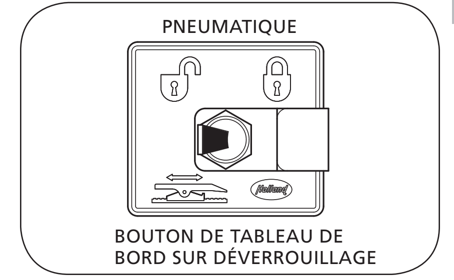


Figure 22





4. Vérifier visuellement que les verrous sont dégagés.
5. Desserrer le frein de stationnement du tracteur tout en maintenant les freins de la remorque serrés.
6. Faire avancer ou reculer lentement le tracteur pour déplacer la sellette. Arrêter le tracteur dans la position souhaitée ***(Figure 23)***.
7. Réengager les verrous de glissière en plaçant le bouton du tableau de bord en position de verrouillage ***(Figure 24)***. S'il s'agit d'un déblocage de glissière manuel, tirer le bras pour permettre le retrait des verrous.
8. Mettre le tracteur au point mort et serrer son frein de stationnement.
9. Vérifier visuellement le bon engagement des tiges de verrou ***(Figure 25).***
10. Rentrer la béquille si elle a été abaissée.
11. Effectuer un essai de traction pour vérifier que les verrous se sont réengagés ***(Figure 25)***.

IMPORTANT : NE PAS utiliser le véhicule si les verrous ne sont pas complètement engagés (verrouillés).

⚠ AVERTISSEMENT Un engagement incorrect des verrous et du socle de glissement peut résulter en une perte de contrôle du véhicule susceptible de provoquer la mort ou des blessures graves.

10. Entretien de la sellette d'attelage

IMPORTANT : Tout l'entretien doit IMPÉRATIVEMENT être confié à un technicien correctement formé utilisant des outils adaptés et des procédures sécuritaires.

IMPORTANT : Tout l'entretien doit IMPÉRATIVEMENT être effectué alors que le tracteur est dételé de la remorque.

Figure 23

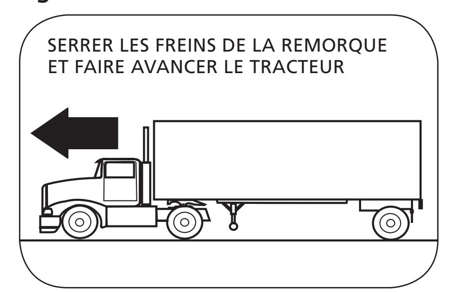


Figure 24

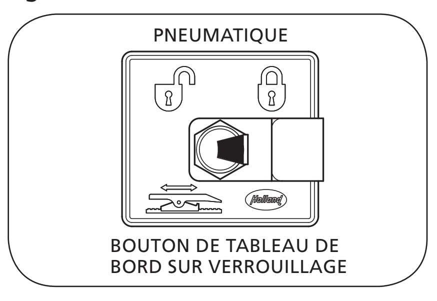
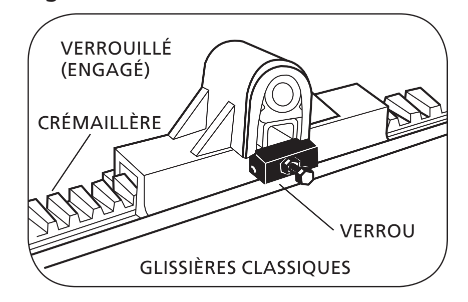


Figure 25





⚠ AVERTISSEMENT Un mauvais entretien de la sellette peut résulter en une séparation du tracteur et de la remorque susceptible de provoquer la mort ou des blessures graves.

REMARQUE : La dépose du plateau supérieur de la sellette d'attelage n'est pas nécessaire pour l'entretien courant, mais peut l'être pour certaines réparations.

11. Dépose du plateau supérieur

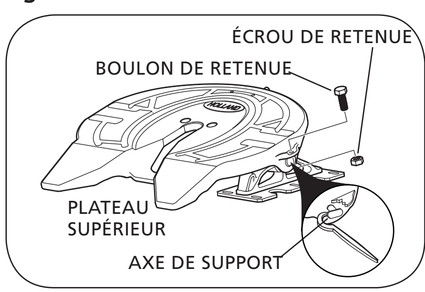
IMPORTANT : La sellette d'attelage comporte des godets remplaçables insérés entre le plateau supérieur et le socle de fixation. Lors de la dépose du plateau supérieur, prendre garde de ne pas perdre ces godets.

⚠ ATTENTION La chute des godets hors du plateau supérieur peut entraîner une situation potentiellement dangereuse susceptible de provoquer des blessures légères ou moyennes.

1. Déposer les boulons et écrous de retenue de l'axe de support des deux côtés du plateau supérieur de sellette ***(Figure 26)***.
2. À l'aide d'un levier, tirer les axes de support hors du plateau supérieur de sellette ***(Figure 26)***.
3. À l'aide d'un mécanisme de levage d'une capacité de 230 kg (500 lb), poser le plateau supérieur sur son socle de fixation. Poser la sellette sur une surface de travail plane et propre.

REMARQUE : Suivre les instructions d'utilisation publiées par le fabricant mécanisme de levage.

Figure 26



Français



12. Lubrification de la sellette d'attelage

IMPORTANT : La lubrification de la sellette d'attelage est requise pour assure une durée service maximale de la sellette Série 35. Effectuer les procédures suivantes aux intervalles indiqués.

- Lubrifier le mécanisme de verrouillage tous les trois (3) mois ou 50 000 km.
- Nettoyer le mécanisme de verrouillage avec soin tous les six (6) mois ou 100 000 km.

IMPORTANT : Si la sellette d'attelage est utilisée dans des conditions hivernales neigeuses ou verglacées, la lubrification doit être effectuée chaque printemps en plus de la lubrification régulière (indiquée ci-dessus) pour assurer un fonctionnement optimal.

12.A Méthode de lubrification correcte

1. Éliminer la graisse usagée et les saletés de toutes les surfaces de contact sellette-remorque. Appliquer de la graisse au lithium hydrofuge neuve sur toutes les surfaces de contact sellette-remorque ***(Figure 27)***.
2. À l'aide de graisse au lithium hydrofuge, lubrifier (A) les embouts d'étrier aux points de contact avec les mâchoires et le corps de sellette, (C) le profil de came, (E) la tige d'étrier au niveau de la partie qui coulisse dans corps de sellette, (F) le verrouillage secondaire, aux points de contact avec la came, (G) la poignée de déverrouillage et (H) les surfaces de contact avec le pivot ***(Figure 28)***.
3. Avec une huile légère, lubrifier (D) le pivot de came ***(Figure 28)***.
4. Uniquement si cela est nécessaire, lubrifier (B) la broche de verrouillage avec du Never-Seez® ***(Figure 28)***.

Figure 27

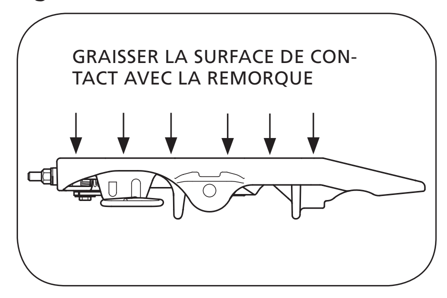
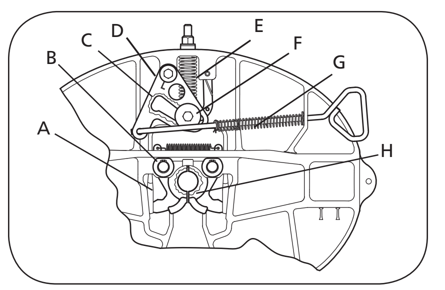


Figure 28





Si la sellette est à déverrouillage pneumatique, suivre les étapes 5 à 9 pour lubrifier le vérin pneumatique.

5. Activer la commande de vérin pneumatique de manière à étendre le piston et la tige jusqu'à la course maximale ***(Figure 29)***.
6. Nettoyer la tige de piston exposée avec une huile dégrippante et un chiffon d'atelier propre. NE PAS utiliser d'abrasif sur l'arbre de piston car cela peut endommager sa surface.
7. Désactiver le vérin pneumatique.
8. Détacher la conduite d'alimentation pneumatique et ajouter 2 à 4 gouttes d'huile pour outil pneumatique dans le vérin par le raccord d'alimentation. Remonter la conduite d'alimentation pneumatique ***(Figure 30)***.
9. Activer et désactiver 2 à 3 fois le vérin pneumatique pour répartir l'huile dans le cylindre et sur le piston et vérifier le bon fonctionnement.

12.B Lubrification d'appoint

- Maintenir les surfaces de contact sellette-remorque lubrifiées. Utiliser une graisse au lithium hydrofuge. Nettoyer les rainures à graisse s'il y a beaucoup de débris ***(Figure 27)***.
- Nettoyer et lubrifier le mécanisme de verrouillage si des problèmes de fonctionnement apparaissent durant l'utilisation de la sellette (problèmes pour atteler, pour dételer ou pour tirer la poignée de déverrouillage ***(Figure 28).***

Figure 29

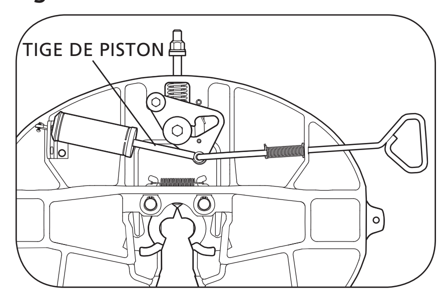
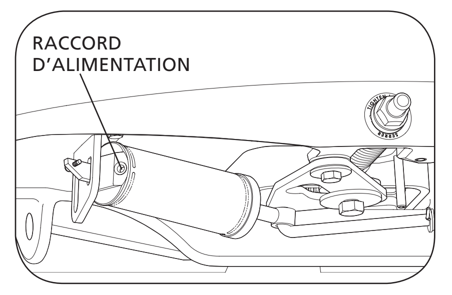


Figure 30



Français



13. Lubrification du socle de glissement

REMARQUE : Le socle de glissement doit être coulissé vers l'avant et l'arrière au moins une fois par an pour assurer un fonctionnement optimal.

IMPORTANT : S'il est équipé d'un déverrouillage pneumatique, lubrifier le vérin pneumatique tous les trois (3) mois ou 50 000 km, à la première de ces deux occurrences.

1. La tige de piston étant exposée, la nettoyer avec une huile dégrippante et un chiffon d'atelier propre ***(Figure 31)***.

   Glissières ILS : Pulvériser soigneusement la tige de piston sous ressort avec de l'huile dégrippante ***(Figure 32)***.

IMPORTANT : NE PAS utiliser d'abrasif sur l'arbre de piston car cela peut endommager sa surface.

2. Détacher la conduite d'alimentation pneumatique et ajouter 2 à 4 gouttes d'huile pour outil pneumatique dans le vérin par le raccord d'alimentation. Remonter la conduite d'alimentation pneumatique ***(Figures 33 et 34 - glissières classiques, Figure 35 - glissières ILS)***.
3. Activer et désactiver 2 à 3 fois le vérin pneumatique pour répartir l'huile dans le cylindre et sur le piston et vérifier le bon fonctionnement.

14. Réglage de la sellette d'attelage

Le réglage de la sellette d'attelage doit être effectué au minimum tous les 100 000 km ou en cas de jeu excessif entre le pivot et sellette durant la conduite du véhicule.

IMPORTANT : Un jeu excessif entre le tracteur et la remorque peut avoir un effet sur la maîtrise du véhicule.

Figure 31

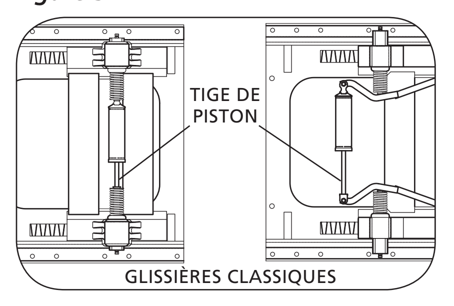


Figure 32

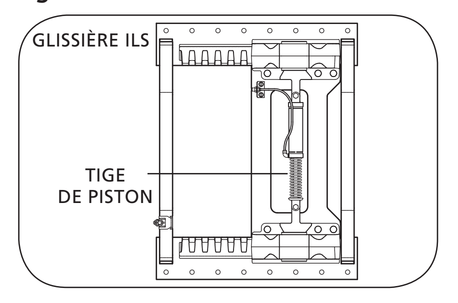


Figure 33

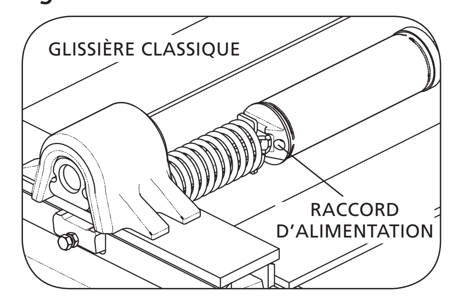
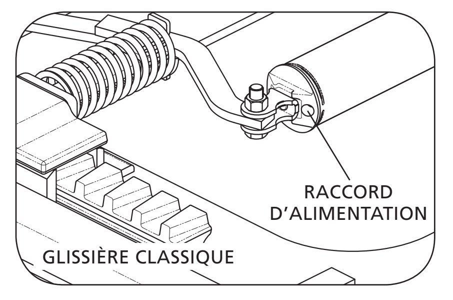


Figure 34



⚠ AVERTISSEMENT Un mauvais réglage de la sellette d'attelage peut résulter en une perte de contrôle du véhicule susceptible de provoquer la mort ou des blessures graves.

REMARQUE : Pour obtenir un réglage correct, SAF-HOLLAND conseille d'utiliser le contrôleur de mâchoires Holland TF-TLN-5001, disponible auprès de tout distributeur Holland.

1. Dévisser l'écrou de réglage de plusieurs tours ***(Figure 38).***
2. Si la sellette d'attelage est verrouillée, tirer la poignée pour déverrouiller la sellette. Si la sellette est équipée d'une mâchoire secondaire manuelle, tirer d'abord la poignée de déverrouillage secondaire et l'accrocher au corps en fonte.
3. Poser le contrôleur de mâchoire sur le plateau supérieur de sellette ***(Figure 36)***.
4. Pour verrouiller la sellette, tourner le manche du contrôleur dans le sens horaire ***(Figure 37)***.
5. Les mâchoires étant fermées sur le contrôleur, visser l'écrou de réglage sur la tige d'étrier de telle manière qu'elle comprime légèrement la rondelle de caoutchouc et soit difficile à tourner à la main ***(Figure 30)***.
6. Serrer l'écrou de réglage d'un tour complet supplémentaire de façon à comprimer encore plus la rondelle de caoutchouc ***(Figure 38)***.

IMPORTANT : Une compression excessive de la bague par des tours supplémentaires aurait pour effet de dérégler la sellette et d'entraver son bon fonctionnement.

Figure 35

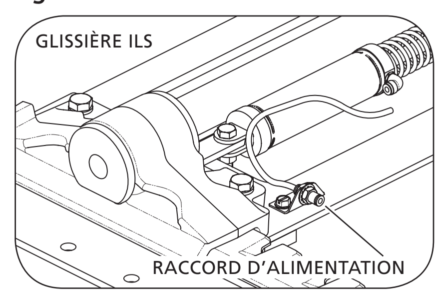


Figure 36

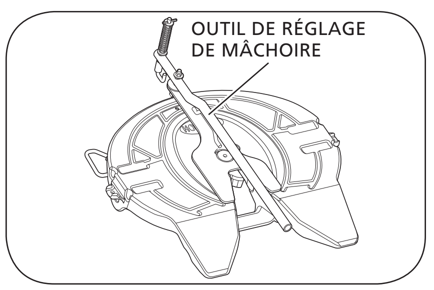


Figure 37

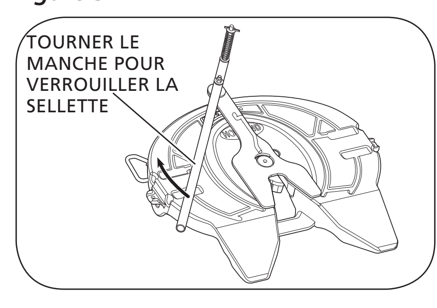
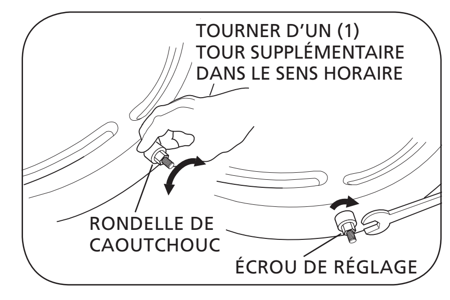


Figure 38



Français



7. Pour déverrouiller la sellette d'attelage, enfoncer et tourner le crochet en « J » pour l'accrocher sous la jupe avant du corps de la sellette ***(Figure 39)***.
8. Tirer la poignée pour déverrouiller la sellette. Si la sellette est équipée d'une mâchoire secondaire manuelle, tirer d'abord la poignée de déverrouillage secondaire et l'accrocher au corps en fonte.
9. Pour déverrouiller la sellette, saisir le manche du contrôleur des deux mains puis tourner d'un coup brusque dans le sens antihoraire ***(Figure 40)***.
10. Répéter la procédure d'attelage et de dételage avec le contrôleur de mâchoires au moins deux fois pour bien « asseoir » l'étrier. Revérifier ensuite le réglage de la sellette d'attelage.
11. La sellette étant déverrouillée, dégager le crochet en « J » de la jupe avant du corps de la sellette ***(Figure 41)*** et démonter le contrôleur de mâchoires de la sellette d'attelage.

IMPORTANT : Avant d'utiliser la sellette d'attelage, vérifier IMPÉRATIVEMENT qu'elle fonctionne correctement.

AVERTISSEMENT Le fait de ne pas vérifier le bon fonctionnement de la sellette peut résulter en une séparation du tracteur et de la remorque susceptible de provoquer des blessures graves ou la mort.

15. Réglage du socle de glissement

REMARQUE : Les verrous de glissière ILS ne nécessitent AUCUN réglage.

Certains socles de glissement Holland sont équipés de verrous réglables. Le réglage doit être effectué au minimum tous les 100 000 km ou si un jeu excessif est constaté durant la conduite du véhicule. Pour obtenir un réglage correct :

1. Desserrer le contre-écrou et tourner la vis de réglage dans le sens anti-horaire ***(Figure 42)***.

Figure 39

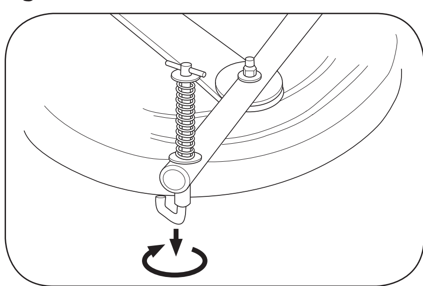


Figure 40

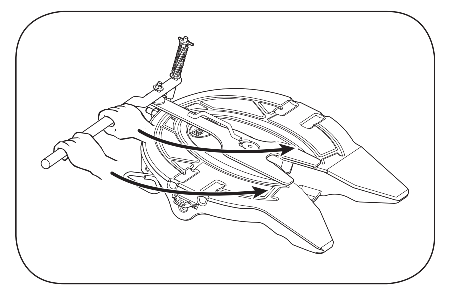


Figure 41

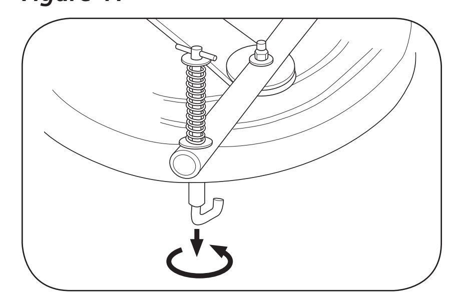
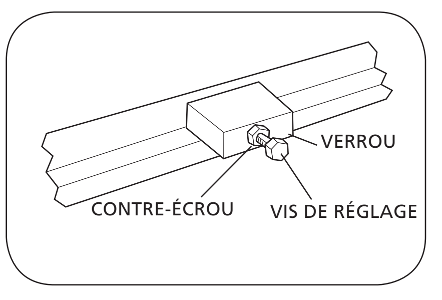


Figure 42





2. Dégager puis rengager les verrous. Vérifier que les verrous sont correctement engagés ***(Figures 43 et 44)***.
3. Serrer la vis de réglage jusqu'au contact avec la crémaillère.
4. Tourner la vis de réglage d'un demi-tour supplémentaire dans le sens horaire puis serrer solidement le contre-écrou.

Si les verrous ne se dégagent PAS complètement pour permettre à la sellette de coulisser :

a. Vérifier le fonctionnement du vérin pneumatique. Changer au besoin.
b. Contrôler le réglage des verrous, comme expliqué ci-dessus.
c. En cas de grippage d'un verrou dans son logement, déposer le verrou à l'aide d'un compresseur de ressort Holland TF-TLN-2500. Meuler les bords supérieurs du verrou de 1,5 mm (1/16") ***(Figure 45)***. Remonter et régler les verrous, comme expliqué ci-dessus.

REMARQUE : Si les problèmes persistent, s'adresser au Service après-vente SAF-HOLLAND au : 888-396-6501.

16. Contrôle des godets d'insertion

Changer les godets d'insertion si :

- L'épaisseur du godet est de 1,5 mm (1/16") ou moins.
- Le jeu vertical du plateau supérieur sur le support est de 12,7 mm (1/2") ou plus sans compresser les bagues de caoutchouc ***(Figure 46)***.
- Les godets d'insertion sont très écaillés, fissurés ou entaillés.

Figure 43

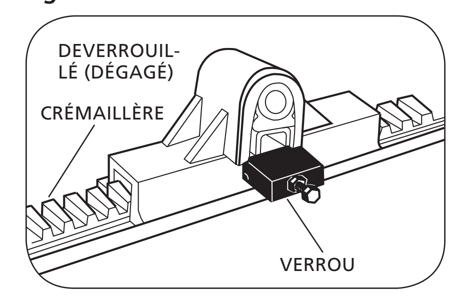


Figure 44

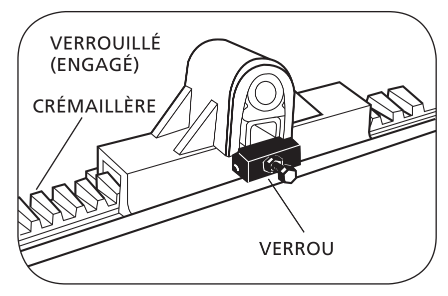


Figure 45

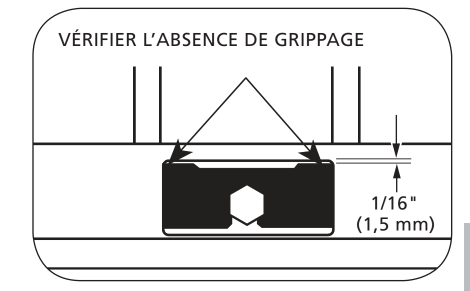
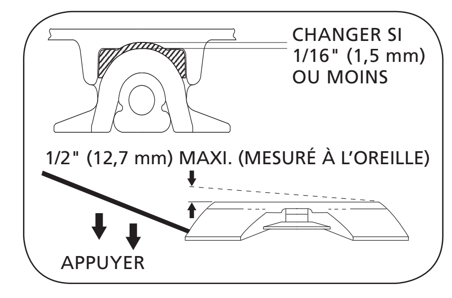


Figure 46





17. Pose du plateau supérieur

1. Si les godets d'insertion sont sortis de leur logements dans le corps de sellette, nettoyer et placer une bande d'adhésif à double face au fond des logements. Placer les godets dans les logements en appuyant fermement ***(Figure 47)***.
2. À l'aide d'un mécanisme de levage d'une capacité de 227 kg (500 lb), poser le plateau supérieur sur son socle de fixation.
3. Poser les axes de support à travers le corps de sellette et le socle de fixation puis les boulons et écrous de retenue d'axe de support ***(Figure 48)***. Serrer la visser de fixation à un coup9le de 50 à 60 ft-lb (68 à 81 N•m).
4. **Sellettes non inclinables :**
   Après avoir monté le plateau supérieur sur le socle de fixation, remonter l'arbre non inclinable en orientant le plateau supérieur de manière à aligner le plateau supérieur et les supports non inclinables. Insérer l'arbre non inclinable par le côté gauche de la sellette d'attelage, en s'assurant que la chaîne est placée sur l'extérieur du support droit. Attacher la chaîne au support.

REMARQUE : Toujours enlever l'arbre non inclinable pour les utilisations sur route.

Figure 47

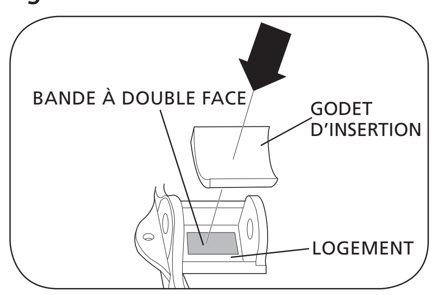
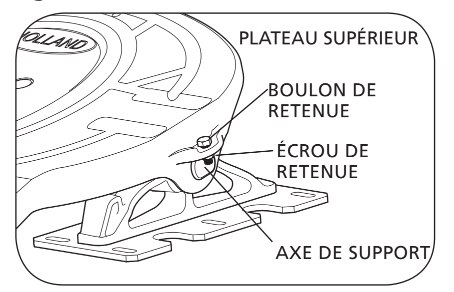


Figure 48



18. Dépannage

Attelage à la remorque difficile :

✓	CAUSE POSSIBLE	REMÈDE
	Tentative d'attelage trop rapide.	Atteler conformément à la procédure décrite en Section 7.
	La remorque peut être trop haute ; le pivot ne s'engage pas correctement dans les mâchoires.	Abaisser la remorque conformément aux instructions du fabricant.
	Les mâchoires sont fermées.	Si la sellette est équipée d'une mâchoire secondaire manuelle, tirer la poignée de déverrouillage secondaire et l'accrocher au corps en fonte. Tirer la poignée de déverrouillage à fond. S'il s'agit d'un système pneumatique, serrer les freins du tracteur et actionner la vanne de commande de la sellette pour ouvrir les mâchoires. Les mâchoires peuvent être ouvertes même si elle paraissent fermées. Vérifier que l'écrou et la rondelle sur l'avant de la sellette ne sont pas serrées contre la sellette et que la poignée de déverrouillage peut être tirée en position « ouvert ». Si ces deux conditions sont remplies, l'attelage de la sellette restera possible. L'entrée du pivot dans les mâchoires leur permettra de s'ouvrir pour effectuer l'attelage.
	Dépôt de rouille ou de crasse entravant le fonctionnement des mâchoires.	Nettoyer la sellette avec soin et la relubrifier conformément aux procédures figurant en Section 12.
	Les mâchoires sont réglées trop serrées.	Contrôler le réglage des mâchoires en conformité avec la procédure décrite en Section 14.
	Les mâchoires peuvent être endommagées.	La sellette doit IMPÉRATIVEMENT être remise à neuf à l'aide du nécessaire de réparation qui convient.
	Poignée de déverrouillage endommagée, faussée.	Changer la poignée de déverrouillabe à l'aide du nécessaire de réparation qui convient.
	Tige d'étrier endommagée, faussée, suite à un attelage incorect.	La sellette doit IMPÉRATIVEMENT être remise à neuf à l'aide du nécessaire de réparation qui convient.
	Pivot faussé, accouplement supérieur endommagé ou emploi incorrect de « plaque lubrifiante » entravant le mouvement des mâchoires.	Contrôler le pivot et la plaque d'accouplement supérieure comme décrit dans le bulletin de service Holland XL-SB020. Réparer/remplacer comme il convient. Déposer toutes plaques lubrifiantes mal installées ou inadaptées. Voir les mises en garde concernant les plaques lubrifiantes dans le bulletin de service Holland XL-SB004-01.

Dételage de la remorque difficile :

✓	CAUSE POSSIBLE	REMÈDE
	Le tracteur exerce une pression contre les mâchoires.	Serrer les freins de la remorque et faire reculer le tracteur fermement contre le pivot pour libérer la pression sur les mâchoires de la sellette, serrer les freins, puis tirer la poignée de déverrouillage.
	Le tracteur est trop bas.	Relever la suspension du tracteur jusqu'à la hauteur de conduite correcte.
	La mâchoire secondaire n'est pas ouverte.	Mâchoire secondaire **manuelle** : tirer la poignée de déverrouillage et la relever puis l'accrocher au plateau supérieur en fonte pour la bloquer en position ouverte. Mâchoire secondaire **automatique** : voir s'il y a des pièces manquantes ou cassées et réparer ou changer comme il se doit à l'aide du nécessaire de réparation qui convient.
	comme il se doit à l'aide du nécessaire de réparation qui convient.	Nettoyer la sellette avec soin et la relubrifier conformément aux procédures figurant en Section 12.
	Les mâchoires sont réglées trop serrées.	Contrôler le réglage des mâchoires en conformité avec la procédure décrite en Section 14.

Français



Dételage de la remorque difficile (suite) :

✓	CAUSE POSSIBLE	REMÈDE
	La poignée de déverrouillage ne reste pas sortie ou doit être maintenue sortie lors du déverrouillage.	Changer la came et le ressort de la poignée de déverrouillage à l'aide du nécessaire de réparation qui convient.
	Pièces du système de déverrouillage manquantes ou endommagées.	La sellette doit IMPÉRATIVEMENT être remise à neuf à l'aide du nécessaire de réparation qui convient.
	Corps en fonte faussé/endommagé au niveau de la gorge, restreignant le mouvement.	Le plateau supérieur entier de la sellette doit IMPÉRATIVEMENT être changé.
	Pivot faussé, accouplement supérieur endommagé ou emploi incorrect de « plaque lubrifiante » entravant le mouvement des mâchoires.	Contrôler le pivot et la plaque d'accouplement supérieure comme décrit dans le bulletin de service Holland XL-SB020. Réparer/remplacer comme il convient. Déposer toutes plaques lubrifiantes mal installées ou inadaptées. Voir les mises en garde concernant les plaques lubrifiantes dans le bulletin de service Holland XL-SB004-01.

Jeu excessif entre la sellette d'attelage et le pivot :

✓	CAUSE POSSIBLE	REMÈDE
	La mâchoire de la sellette doit être réglée.	Suivre les procédures contenues en Section 14.
	La sellette ne peut pas être réglée plus serrée.	La sellette doit IMPÉRATIVEMENT être remise à neuf à l'aide du nécessaire de réparation qui convient.
	Le pivot d'attelage est lâche.	Réparer la remorque.
	Le pivot est usé.	Contrôler l'état d'usure du pivot avec la pièce Holland TF-0110. Changer le pivot si nécessaire.

Les broches de verrouillage se relèvent :

✓	CAUSE POSSIBLE	REMÈDE
	Pivot d'attelage trop court ou « plaques lubrifiantes » mal posées.	Contrôler le pivot et la plaque d'accouplement supérieure comme décrit dans le bulletin de service Holland XL-SB020. Réparer/remplacer comme il convient. Déposer toutes plaques lubrifiantes mal installées ou inadaptées. Voir les mises en garde concernant les plaques lubrifiantes dans le bulletin de service Holland XL-SB004-01. Voir s'il y a des indications de contact du pivot au fond des mâchoires et de « soulèvement » des mâchoires.
	Les mâchoires sont trop serrées sur le pivot d'attelage.	Contrôler le réglage des mâchoires en conformité avec la procédure décrite en Section 14.
	Le pivot est usé.	Contrôler l'état d'usure du pivot avec la pièce Holland TF-0110. Changer le pivot si nécessaire.
	Pivot/mâchoires pas suffisamment lubrifiés.	Relubrifier conformément aux procédures figurant en Section 12.
	Broches de verrouillage pas suffisamment lubrifiées.	Lubrifier les broches de verrouillage avec du Never-Seez®.
	Si les problèmes persistent :	Commander le nécessaire de réparation de broche de verrouillage graissable avec bagues de retenue et cales d'épaisseur, RK-07292-82.

Direction difficile ou grippage :

✓	CAUSE POSSIBLE	REMÈDE
	Manque de lubrification de la surface supérieure de la sellette.	Lubrifier le dessus du plateau de la sellette avec une graisse au lithium haute pression. Respecter le calendrier de lubrification préconisé en Section 12.
	Plaque d'accouplement supérieure de remorque faussée.	Contrôler la planéité de la plaque d'accouplement supérieure et la changer si nécessaire. Consulter le bulletin de service Holland XL-SB020.

19. Nécessaires de rechange et de remise à neuf

NÉCESSAIRES DE RECHANGE ET DE REMISE À NEUF	RÉFÉRENCE
Nécessaire de remise à neuf - Déverrouillage gauche standard	RK-351-A-L
Nécessaire de remise à neuf - Déverrouillage droit standard	RK-351-A
Nécessaire de remise à neuf - Déverrouillage gauche, mâchoire secondaire manuelle	RK-351-A-02-L
Nécessaire de remise à neuf - Déverrouillage droit, mâchoire secondaire manuelle	RK-351-02-A
Nécessaire de remise à neuf - Déverrouillage pneumatique	RK-351-80-A-L
Nécessaire mâchoires de rechange	RK-351-07296
Nécessaire étrier de rechange	RK-351-07295
Nécessaire visserie d’axe de came de rechange	RK-351-2083
Nécessaire visserie de rouleau de came de rechange	RK-351-1507
Nécessaire broches de verrouillage de rechange	RK-07292-82
Nécessaire poignée de verrouillage de rechange - Gauche ou droite	RK-08415-1
Nécessaire déverrouillage pneumatique de rechange	RK-09649
Nécessaire étiquette de réglage de mâchoires de rechange	RK-351-02312
Godets d’insertion - Paire	RK-PKT-2



SELLETTE D'ATTELAGE HOLLAND SÉRIES FW35, FW33 et FW31
Garantie commerciale Amérique du Nord six (6) ans

L'engagement de SAF-HOLLAND :

Nous garantissons chaque sellette d'attelage FW35, FW33 et FW31 (la « Série FW35 ») fabriquée après le 1er octobre 2010, sous réserve d'une pose correcte et d'un entretien conforme à nos directives, comme suit :

I. Pièces et main-d'œuvre :

SAF-HOLLAND garantit les sellettes d'attelage « Série FW35 » (à l'exception des sellettes de tracteur de terminal et élévatrices) contre les défauts de pièces et de main-d'œuvre pendant six ans à compter de la date d'achat ou 965 000 km (à la première de ces deux occurrences) lorsqu'elles sont utilisées pour des applications autorisées (définies dans notre guide d'utilisation des sellettes d'attelage, dans le catalogue et guide de spécification de sellettes d'attelages Holland). Dans les applications autorisées (définies dans notre guide d'utilisation des sellettes d'attelage), les plaques lubrifiantes (FW33 et FW31) sont garanties pendant deux ans à compter de la date d'achat ou 320 000 km (à la première de ces deux occurrences).

II. Garantie de performance propre à l'application :

En outre, lorsqu'elle est utilisée dans des Applications d'usage courant (définies ci-dessous), pendant six années après la date d'achat ou 965 000 km (à la première de ces occurrences), la sellette d'attelage Série FW35 :

1. Fonctionnera comme décrit dans la documentation d'utilisation et d'entretien Série FW35 correspondante ;
2. Maintiendra dans une limite acceptable l'usure entre les mâchoires de la sellette d'attelage et un pivot SAE J700b neuf lorsqu'ils sont réglés conformément à la documentation d'entretien Série FW35 correspondante.

Holland s'engage, à sa propre discrétion, à couvrir le coût de réparation ou de remplacement de toute sellette Série FW35 ou pièce devant être remplacée aux termes de la garantie ci-dessus.

Le remboursement de pièces se limite au coût d'achat des pièces, sans dépasser le prix courant suggéré. Le remboursement des frais de main-d'œuvre est basé sur une grille tarifaire officielle combinée aux taux de rémunération locaux.

Vos responsabilités :

Vous avez pour responsabilité d'installer, utiliser et entretenir correctement (y compris la lubrification) les sellettes d'attelage Série FW35 conformément aux instructions de la présente publication et d'employer le produit dans le cadre des applications autorisées sans dépasser les capacités nominales.

Recours à la garantie

Il vous est demandé d'obtenir l'autorisation d'un représentant de service après-vente SAF-HOLLAND autorisé avant tout remplacement ou renvoi de pièce. Il vous est demandé de conserver le produit ou la pièce présumé couvert par la présente garantie et de le renvoyer à SAF-HOLLAND le cas échéant. Vous devez soumettre un rapport d'entretien valable pour que votre recours à la garantie soit pris en compte. Le formulaire de rapport d'entretien (Service Report) est disponible dans la section Service de notre site Web à www.safholland.us ou par téléphone au 1-888-396-6501.

Exclusions et limites :

Cette garantie ne couvre aucun sellette Série FW35 ou élément défaillant(e), fonctionnant mal ou endommagé(e) à la suite d'un accident, d'un emploi abusif, d'une utilisation inappropriée, d'une mauvaise installation, d'une modification installation, de corrosion ou d'un défaut d'entretien raisonnable, ni l'usure normale non couverte aux termes de la garantie de performance.

LA PRÉSENTE GARANTIE EST NOTRE UNIQUE GARANTIE CONCERNANT LES SELLETTES D'ATTELAGE INDIQUÉES CI-DESSUS. NOUS N'OFFRONS AUCUNE AUTRE GARANTIE EXPRESSE OU IMPLICITE, NI DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADAPTATION À UN USAGE PARTICULIER. NOUS DÉCLINONS TOUTE RESPONSABILITÉ POUR DES DOMMAGES SPÉCIAUX, ACCESSOIRES OU INDIRECTS DE QUELQUE NATURE QUE CE SOIT.


Holland
SAF-HOLLAND Group


Holland
SAF-HOLLAND Group


Holland
SAF-HOLLAND Group



From fifth wheel rebuild kits to suspension bushing repair kits, SAF-HOLLAND Original Parts are the same quality components used in the original component assembly.

SAF-HOLLAND Original Parts are tested and designed to provide maximum performance and durability. Will-fits, look-alikes or, worse yet, counterfeit parts will only limit the performance potential and could possibly void SAF-HOLLAND's warranty. Always be sure to spec SAF-HOLLAND Original Parts when servicing your SAF-HOLLAND product.

SAF-HOLLAND USA • 888.396.6501 • Fax 800.356.3929
www.safholland.us

SAF-HOLLAND CANADA • 519.537.3494 • Fax 800.565.7753
WESTERN CANADA • 604.574.7491 • Fax 604.574.0244
www.safholland.ca

SAF-HOLLAND MEXICO • 52.1.55.5456.8641 • Fax 52.55.58162230
www.safholland.com.mx

info@safholland.com

SAF-HOLLAND USA, INC.
1950 Industrial Blvd., Muskegon, MI 49443
www.safholland.com

